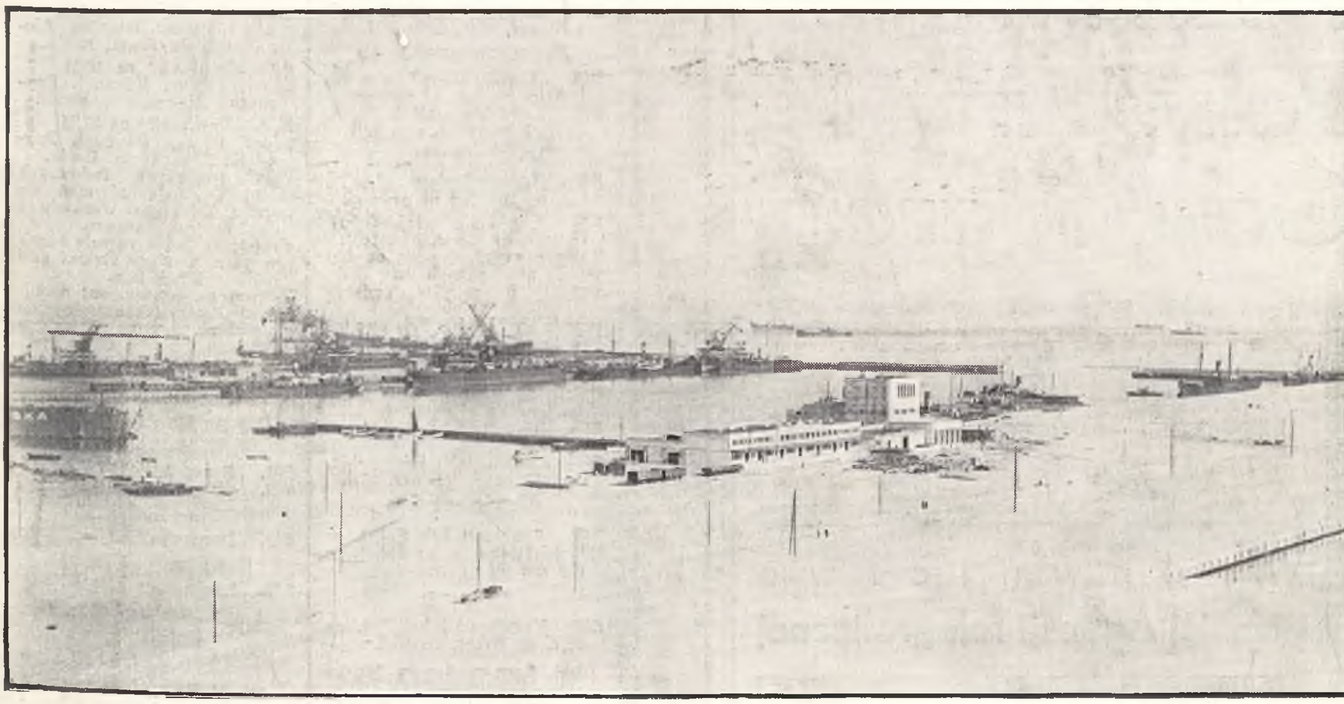
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

THE PORT OF GDYNIA NEWS

ROK II STYCZEŃ 1932 JANUARY ZESZ. 12/1



Hala Rybna w końcowym stadjum budowy
The Fish storage shed in the end period of construction

POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
GDYNIA

ROK II STYCZEŃ 1932 ZESZ. 12/1

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: GDYNIA-PORTOWA, RÓG ŚW. WOJCIECHA TEL. 1720
KONTO BANKOWE: KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI NR. 3953
PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. 10.oo -------------- POJEDYŃCZY ZESZYT ZŁ. 1.20

TREŚĆ ZESZYTU:

CZĘŚĆ URZĘDOWA

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA GRUDZIEŃ

I. — UWAGI OGÓLNE

Miesiąc grudzień jest zazwyczaj na Bałtyku zapoczątkowaniem okresu burz zimowych, oraz sezonu, w którym z powodu lodów zostaje zamknięta część bardziej na północ położonych portów. Powyższe dwa czynniki stanowią o stale dającym się zanotować zmniejszeniu obrotów towarowych, oraz ruchu statków w pozostałych portach bałtyckich, a zatem i w Gdyni.

Ogólne obroty portu gdyńskiego w grudniu wyniosły 468.087 t, wykazując tem samem pewną zniżkę w porównaniu z miesiącem poprzednim (518.728 t), która zresztą jest uzależniona przedewszystkiem od dalszego zmniejszenia się przywozu w obrocie zamorskim (14.033 t w grudniu, wobec 33.232 t w listopadzie). Zmniejszenie się wywozu (453.993 t wobec 484.030 t) wywołane zostało przez kilkodniową przerwę w przeładunku artykułów masowych, przedewszystkiem węgla, w związku z przypadającemi w grudniu świętami oraz trwającym dwa dni huraganem. Zarówno obroty w żegludze przybrzeżnej (61 t wobec 298 t), jak i obroty drogą wodną z wnętrzem kraju w sezonie zimowym ustają prawie zupełnie.

Ruch statków, jak zostało oznaczone powyżej, uległ zniżce: weszło statków 265 (w listopadzie 307) o pojemności 214.783 (249.496) ntr, wyszło statków 275 (313) o pojemn. 220.228 (252.007) nrt. Średni tonaż statku w grudniu utrzymał się na poziomie poprzedniego miesiąca, wynosząc 805'6 t (w listopadzie 808'9 t). Obsada czterech pierwszych miejsc w kolejności bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Danja — nie uległa zmianie, natomiast w grudniu na piąte miejsce wysunęła się Norwegja (w listopadzie Łotwa), a na szóste Anglja (w listopadzie dziewiąte), następne miejsca zajęły kolejno: Łotwa, Estonja, Stany Zjednoczone, Finlandja.

Obroty towarowe zamorskie wynoszą w grudniu 468.026 t (w listopadzie 517.262 t). Znaczne zmniejszenie się przywozu (14.033 t wobec 33.232 t) tłumaczyć należy przedewszystkiem dalszym spadkiem przywozu złomu (9.210 t wobec 20.794 t), co, jak to zostało już zaznaczone w poprzednim miesiącu, zależy od dalszej redukcji pracy hut polskich. Czasowej przerwie uległ przywóz bawełny, której znaczne ilości pozostają dotychczas w składach portowych. Inne pozycje przywozu nie wykazują w porównaniu z listopadem poważniejszych różnic, stanowiąc nieznaczne liczby.

W eksporcie zamorskim zmniejszenie się liczb (453.993 t wobec 484.030 t) odpowiada niemal całkowicie zmniejszeniu się wywozu węgla (390.905 t wobec 420.426 t), o którego przyczynach była mowa powyżej. Zmniejszenie się wywozu ziemniaków (1.118 t wobec 8.257 t) i nawozów azotowych (450 t wobec 1.100 t) nosi charakter wybitnie sezonowy, jak również sezonowym jest znaczny wzrost wywozu cukru (24.127 t wobec 10.180 t). Szereg innych ważniejszych artykułów w wywozie utrzymał się na poziomie poprzedniego miesiąca. Po raz pierwszy ukazał się w obrotach portu gdyńskiego w eksporcie transport melasy (1.100 t).

Ruch pasażerski nie uległ znaczniejszym zmianom; wyrażając się jak zwykle w miesiącach zimowych minimalnemi liczbami: przyjechało 547 (298) osób, wyjechało 256 (252) osób.

II. — RUCH STATKÓW

(movement of ships)

	Przyszło statków: (ships incoming) ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t	Wyszło statków: (ships outgoing) ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t	Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (place occupied)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**28**	**9**	**39.296**	**26**	**25**	**34.518**	**73.814**	**2**
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglja	7	4	12.692	7	7	12.692	25.384	6
Bolivia	1	—	193	—	—	—	193	17
Czechosłowacja	1	—	103	1	1	103	206	16
Danja	26	7	23.144	25	18	21.754	44.898	4
Estonja	11	2	6.972	12	10	7.740	14.712	8
Finlandja	5	1	5.077	5	4	4.013	9.090	10
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandja	1	1	167	1	—	167	334	15
Islandja	1	—	566	1	1	566	1.132	14
Litwa	9	—	4.377	8	8	3.940	8.317	11
Łotwa	11	1	9.020	12	11	10.402	19.422	7
Niemcy	40	17	23.391	42	26	24.502	47.893	3
Norwegja	22	4	15.995	25	21	17.310	33.305	5
Rosja (Z. S. S. R.)	1	1	596	1	1	596	1.192	13
Stany Zjedn. Am.	2	1	6.228	2	1	6.228	12.456	9
Szwecja	99	3	66.966	106	104	72.949	139.915	1
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	1	1	2.748	2.748	12
RAZEM:	265	51	214.783	275	239	220.228	435.011	—
miesiąc poprzedni:	307	50	249.496	313	285	252.007	501.503	—
ten sam miesiąc roku poprzedniego	182	39	169.204	181	154	170.044	339.248	—

UWAGI:

a) średni tonaż statku, zawijającego do portu w Gdyni w grudniu: 805·6 nrt;
b) średnia ilość statków, przebywająca jednocześnie w porcie: 31;
c) średni postój statku: 72·2 godzin.

III. — OBRÓT TOWARÓW

(goods turnover)
(ton)

1. — Obrót zamorski

(overseas traffic)

A. — Przywóz

(imports)

poz. tar. cel.			*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
	Cały przywóz		**14.032·5**	**33.231·7**	**558.548·5**
	I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:		**1.912·5**	**835·2**	**85.466·4**
1/1c	— **Kukurydza** (maize)		—	—	**79·8**
		Niemcy	—	—	79·8
2/2	— **Ryż surowy** (rice)		**509·3**	—	**75.286·4**
		Holandja	509 3	—	1.527·6
		Indje Brytyjskie	—	—	73.758·8
3/1	— **Mąka (wszelka)** (flour)		—	**0·5**	**182·2**
		Anglja	—	—	2·—
		Niemcy	—	—	1·8
		Stany Zjedn. Am.	—	0·5	178·4

poz. tar. cel.			*Grudzień* (December)		*Listopad* (November)		*Od początku roku* (January-December)	
3/2b	— **Kasza** (grits)			—		**2·1**		**105·4**
		Danja	—		—		60·—	
		Francja	—		1·3		41·3	
		Stany Zjedn. Am.	—		0·8		4·1	
4/1	— **Krochmal** (starch)			—		—		**1·5**
		Niemcy	—		—		1·5	
6/3	— **Owoce połud. świeże** (fresh fruits)			**23.—**		**57·6**		**238·1**
		Anglja	21.6		31·8		171·8	
		Danja	—		25·—		36·1	
		Finlandja	—		0·8		0·8	
		Francja	1·4		—		11·5	
		Niemcy	—		—		0·3	
		Stany Zjedn. Am.	—		—		17·6	
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)			**454·1**		**318·2**		**1.864·—**
		Anglja	41·2		46·5		136·7	
		Niemcy	—		—		22·4	
		Stany Zjedn. Am.	412·9		271·7		1.704·9	
11/1	— **Orzechy ziemne (arachidy)** (ground nuts)			—		—		**356·8**
		Anglja	—		—		151·9	
		Niemcy	—		—		204·9	
15/3	— **Korzenie** (sp ces)			—		—		**2·—**
		Anglja	—		—		2·—	
18/1	— **Kawa** (coffee)			—		**6·5**		**46·8**
		Anglja	—		—		6·8	
		Belgja	—		—		1·5	
		Brazylja	—		—		17·5	
		Francja	—		6·5		14·7	
		Holandja	—		—		5·2	
		Niemcy	—		—		0·1	
		Stany Zjedn. Am.	—		—		1·—	
19/1	— **Kakao (w ziarnkach)** (cocoa)			—		**10·4**		**95·2**
		Anglja	—		—		0·6	
		Francja	—		—		3·—	
		Stany Zjedn. Am.	—		10·4		91·6	
20/1	— **Herbata** (tea)			**35·3**		**2·7**		**165·8**
		Anglja	32·3		2·7		152·6	
		Belgja	—		—		6·8	
		Niemcy	—		—		2·5	
		Stany Zjedn. Am.	3.—		—		3·8	
21/1	— **Tytoń** (tobacco)			**400·6**		**102·4**		**4.494·5**
		Algier	—		—		808·3	
		Anglja	53·4		92·2		862·—	
		Belgja	—		—		215·—	
		Egipt	—		—		51·1	
		Holandja	59·9		—		376·1	
		Niemcy	—		—		261·7	
		Stany Zjedn. Am.	287·3		10·2		677·1	
		Włochy	—		—		1.243·2	
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)			—		**1·—**		**5·—**
		Anglja	—		0·3		0·8	
		Francja	—		0·3		0·3	
		Holandja	—		—		0·5	
		Niemcy	—		0·3		1·2	
		Stany Zjedn. Am.	—		0·1		2·2	
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)			—		—		**7·4**
		Anglja	—		—		1·6	
		Niemcy	—		—		0·3	
		Stany Zjedn. Am.	—		—		5·5	
24/7a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk)			**0·6**		**0·6**		**9·2**
		Danja	—		0·6		6·5	
		Holandja	0·6		—		2·3	
		Niemcy	—		—		0·4	
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)			**0·8**		**7·9**		**51·5**
		Anglja	0·8		2·5		16·5	
		Danja	—		0·2		11·5	
		Estonja	—		—		2·—	
		Francja	—		4·8		16·5	
		Holandja			-		2·2	
		Niemcy	—		0·4		2·8	
27/3	— **Spirytus** (spirits)			—		—		**59·7**
		Estonja	—		—		30·6	
		Holandja	—		—		29·1	

poz. tar. cel.			*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
28/1	— **Wina** (wine)		**13·—**	**99·5**	**253·5**
		Anglja	—	25·7	25·7
		Brazylja	—	—	0·1
		Danja	—	—	71·—
		Estonja	—	—	2·9
		Francja	13·—	67·1	136·3
		Hiszpanja	—	—	2·1
		Niemcy	—	—	8·2
		Portugalja	—	0·9	1·4
		Włochy	—	5·8	5·8
34/1b	— **Mięso** (meat)		—	—	**5·3**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	5·3
34/1—b	— **Szmalec** (lard)		—	**29·6**	**91·2**
		Stany Zjedn. Am.	—	29·6	89·8
		via Gdańsk	—	—	1·4
34/2a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)		—	—	**2·8**
		Anglja	—	—	2·8
35/1	— **Sery** (cheese)		—	—	**1·—**
		Finlandja	—	—	1·—
37/1	— **Ryby** (fishes)		**512**	**0·4**	**87·9**
		Francja	—	0·4	0·4
		Norwegja	51·2	—	87·5
37/2a	— **Sardynki** (sardines)		**1·7**	**1·5**	**6·1**
		Francja	1·7	1·5	3·8
		Portugalja	—	—	2·3
37/4a	— **Śledzie** (herrings)		**208·9**	**94·2**	**1.503·2**
		Anglja	—	94·2	281·7
		Norwegja	208·9	—	869·2
		Stany Zjedn. Am.	—	—	352·3
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)		**214·—**	**100·1**	**464·1**
		Egipt	—	—	150·—
		Niemcy	214·—	100·1	314·1

II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich **1.620** **2.795·8** **85.037·4**

(animal products)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.			*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
41/2	— **Fosforyty** (phosphates)			—	**13.075·7**
		Algier	—	—	10.617·—
		Egipt	—	—	2.458·7
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		**1.576·8**	**2.700·—**	**71.204·9**
		Belgja	1.576·8	2.700·—	51.029·9
		Francja	—	—	400·—
		Holandja	—	—	17.350·—
		Niemcy	—	—	2.425·—
43/1—5	— **Klej i żelatyna** (glue)		—	—	**13·—**
		Anglja	—	—	2·7
		Belgja	—	—	5·1
		Danja	—	—	2·3
		Estonja	—	—	0·8
		Francja	—	—	2·1
44/1	— **Jelita** (bowels)		**0·2**	**0·2**	**25·4**
		Anglja	0·2	0·2	9·2
		Łotwa	—	—	0·2
		Stany Zjedn. Am.	—	—	16·—
51/1a	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		**33·6**	**80·3**	**418·8**
		Anglja	15·6	80·2	249·8
		Belgja	—	—	11·7
		Danja	—	0·1	33·9
		Finlandja	—	—	62·2
		Niemcy	—	—	18·6
		Szwecja	18·—	—	1·—
		Uruguay	—	—	24·6
52/1—8	— **Wosk** (wax)		—	—	**32·5**
		Anglja	—	—	0·3
		Niemcy	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	32·1

poz. tar. cel.		*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	Od początku roku (January-December)
52/9	— **Wazelina** (vaseline)	—	—	**10·2**
	Stany Zjedn. Am.	—	—	10·2
55/1	— **Skóry** (hides & skins)	**9·8**	**15·1**	**248·6**
	Anglja	—	—	5·7
	Belgja	—	—	9·—
	Danja	—	—	0·1
	Niemcy	—	—	1·7
	Stany Zjedn. Am.	9·8	15·1	232·1
56/1—8	— **Futra** (furs)	—	**0·1**	**4·9**
	Anglja	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	4·8
57/4—6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)	—	**0·1**	**3·4**
	Anglja	—	0·1	3·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2

III. — Materjały i wyroby drzewne

(timber & wood ware)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Grudzień	Listopad	Od początku roku
	III. — Materjały i wyroby drzewne	**304·5**	**33·9**	**2.617·9**
58/4a,b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)	—	**3·9**	**46·—**
	Algier	—	—	41·3
	Anglja	—	0·2	0·5
	Francja	—	0·8	0·9
	Łotwa	—	2·7	2·7
	Niemcy	—	—	0·4
	Portugalia	—	0·2	0·2
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)	—	—	**174·5**
	Anglja	—	—	7·5
	Łotwa	—	—	150·—
	Stany Zjedn. Am.	—	—	17·—
62/1e	— **Trawa morska** (sea-grass)	—	—	**5·—**
	Algier	—	—	5·—
62/4	— **Nasiona** (seeds various)	**304·5**	**30·—**	**339·7**
	Francja	—	—	5·2
	Niemcy	304·5	30·—	334·5
62/5f	— **Siemię lniane** (flax seeds)	—	—	**2.052·7**
	Danja	—	—	40·—
	Holandja	—	—	1.108·5
	Niemcy	—	—	904·2

IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne

(building materials & ceramic products)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Grudzień	Listopad	Od początku roku
	IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne	**5·9**	**0·4**	**2.169·9**
65/6	— **Cement** (cement)	—	—	**51·5**
	Stany Zjedn. Am.	—	—	51·5
66/1	— **Piasek** (sand)	—	—	**27·9**
	Stany Zjedn. Am.	—	—	27·9
66/1d	— **Kamienie brukowe** (paving stones)	—	—	**2.045·—**
	Danja	—	—	5·—
	Szwecja	—	—	2.040·—
66/3a	— **Bloki kamienne** (granitowe) (granite blocks)	**5·8**	**0·4**	**8·1**
	Danja	—	0·4	1·5
	Finlandja	5·8	—	5·8
	Niemcy	—	—	0·8
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)	**0·1**	—	**25·7**
	Anglja	—	—	0·3
	Finlandja	0·1	—	25·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·3
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic products)	—	—	**1·7**
	Anglja	—	—	1·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5
77/1	— **Wyroby szklane** (glass products)		—	**10·—**
	Anglja	—	—	9·5
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5

poz. tar. cel.			Grudzień (December)	Listopad (November)	Od początku roku (January-December)
	V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich (fuel & products) w tem m. in.:		**41·4**	**48·4**	**1.952·8**
81	— **Oleje** (oils)		**1·4**	**0·2**	**335·2**
		Anglja	0·2	0·2	20·9
		Danja	—	—	5·—
		Łotwa	—	—	8·9
		Niemcy	1·2	—	149·7
		Stany Zjedn. Am.	—	—	150·7
82/1	— **Żywica** (resin)		**11·—**	**15·4**	**172·9**
		Francja	11·—	15·4	57·8
		Danja	—	—	115·1
83	— **Asfalt** (asphalt)		—	—	**877·7**
		Francja	—	—	5·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	872·6
84/2	— **Smoła** (goudron)		—	—	**10·—**
		Francja	—	—	10·—
85/1	— **Smary** (lubricating oils)		—	**0·8**	**9·4**
		Anglja	—	—	3·9
		Belgja	—	—	3·8
		Stany Zjedn. Am.	—	0·8	1·7
87/2	— **Kauczuk** (rubber)		—	**1·1**	**147·9**
		Anglja	—	1·1	137·9
		Niemcy	—	—	9·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·9
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**29·—**	**30·9**	**399·7**
		Anglja	3·5	—	18·1
		Finlandja	—	—	13·9
		Łotwa	—	1·2	1·2
		Stany Zjedn. Am.	25·5	29·7	366·5
	VI. — Materjały i przetwory chemiczne (chemicals) w tem m. in.:		**48·6**	**101·1**	**5.331·4**
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)		—	—	**21·1**
		Danja	—	—	21·1
94/2b	— **Talk** (talc)		—	—	**100·—**
		Niemcy	—	—	100·—
103/3	— **Saletra wapniowa** (saltpetre)		—	**2·7**	**4.016·1**
		Anglja	—	2·7	16·1
		Norwegja	—	—	4.000·—
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)		—	—	**30·9**
		Anglja	—	—	17·3
		Niemcy	—	—	4·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	9·5
117/1	— **Oliwa** (olive-oil)		**44·9**	**20·8**	**295·—**
		Anglja	1·9	—	1·9
		Niemcy	—	—	54·8
		Stany Zjedn. Am.	43·—	20·8	238·3
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)		**3·7**	—	**21·4**
		Łotwa	0·1	—	0·2
		Niemcy	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	3·6	—	21·1
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)		—	**20·—**	**244·2**
		Danja	—	—	218·6
		Francja	—	20·—	25·6
125/2	— **Glinka farbiarska** (clay)		—	**56·—**	**567·4**
		Stany Zjedn. Am.	—	56·—	567·4
125/3	— **Kreda** (chalk)		—	—	**2·5**
		Łotwa	—	—	2·5

poz. tar. cel.			Grudzień (December)	Listopad (November)	Od początku roku (January-December)
137/1	— **Farby** (colours)		—	**1·6**	**32·8**
		Anglja	—	—	4·4
		Belgja	—	—	0·4
		Danja	—	0·7	4·3
		Niemcy	—	0·1	15·8
		Stany Zjedn. Am.	—	0·8	7·9
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products) w tem m. in.:		**9.615·1**	**27.114·3**	**366.721·8**
138/1	— **Rudy żelazne** (iron ores)		—	**6.063·8**	**21.742·—**
		Szwecja	—	6.063·8	21.742·—
140/1—8	— **Żelazo i stal** (iron & steel)		—	—	**375·6**
		Anglja	—	—	10·1
		Belgja	—	—	159·—
		Szwecja	—	—	4·6
		Stany Zjedn. Am.	—	—	201·9
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)		**9.210·2**	**20.794·1**	**341.900·6**
		Anglja	1.749·6	9.962·4	78.029·—
		Belgja	890·8	3.714·7	112.341·9
		Brazylja	—	—	3.000·—
		Danja	3.725·3	1.933·7	36.242·7
		Estonja	—	—	1.533·5
		Finlandja	—	34·6	723·3
		Francja	840·—	950·—	44.403·—
		Holandja	—	4.198·7	42.595·7
		Niemcy	857·2	—	8.073·6
		Norwegja	247·3	—	5.782·—
		Porto Rico	—	—	2.613·—
		Portugalja	—	—	2.243·—
		Rosja (Z. S. S. R.)	900·—	—	900·—
		Szwecja	—	—	969·3
		Uruguay	—	—	2.450·6
143/1a	— **Miedź** (copper)		**45·1**	**15·3**	**762·6**
		Anglja	45·1	15·3	151·9
		Belgja	—	—	162·7
		Niemcy	—	—	346·2
		Stany Zjedn. Am.	—	—	101·8
143/3	— **Glin** (aluminium)		**2·—**	—	**4·1**
		Niemcy	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	2·—	—	4·—
144/1	— **Cyna** (tin)		—	—	**30·2**
		Niemcy	—	—	30·2
147/4	— **Cynk** (zinc)		—	—	**10·2**
		Niemcy	—	—	10·2
153/1—10	— **Wyroby żelazne i stalowe** (iron & steel products)		**230·6**	**118·6**	**446·2**
		Anglja	221·2	106·8	352·—
		Belgja	8·1	2·1	10·8
		Danja	—	—	0·9
		Niemcy	—	—	7·2
		Stany Zjedn. Am.	1·3	9·7	75·3
155/1	— **Drut** (wire)		—	—	**18·3**
		Anglja	—	—	1·—
		Stany Zjedn. Am.	—	—	17·3
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)		**21·1**	**7·5**	**88·1**
		Anglja		—	7·2
		Stany Zjedn. Am.	21·1	7·5	80·9
159/2—3	— **Broń i amunicja myśliwska** (hunting appliances)			—	**8·4**
		Anglja	—	—	4·1
		Francja	—	—	2·5
		Stany Zjedn. Am.	—	—	1·8
167/1—50	— **Maszyny, aparaty oraz ich części** (machinery)		**13·8**	**30·2**	**636·3**
		Anglja	—	0·8	44·8
		Belgja	—	—	10·8
		Danja	—	1·5	24·2
		Francja	—	5·9	83·3
		Niemcy	—	—	4·1
		Stany Zjedn. Am.	13·8	22·—	468·—
		Szwecja	—	—	1·1

por. tar. cel.		Grudzień (December)	Listopad (November)	Od początku roku (January-December)
169/9	**— Maszyny do pisania, rachowania i części** (typewriters & parts)	**3·9**	**24·—**	**73·4**
	Anglja	—	—	1·2
	Stany Zjedn. Am.	3·9	24·—	72·2
169/11	**— Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (photographical apparatus)	**5·4**	**5·—**	**38·—**
	Anglja	—	—	1·7
	Stany Zjedn. Am.	5·4	5·—	36·3
173/8—13	**— Samochody, motocykle, oraz ich części** (motor cars & parts)	**83·**	**55·8**	**587·8**
	Anglja	—	3·7	6·2
	Danja	38·5	26·—	198·6
	Finlandja	—	6·7	6·7
	Francja	—	—	0·2
	Stany Zjedn. Am.	44·5	19·4	376·1
VIII.	**— Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares) w tem m. in.:	**401·5**	**189·9**	**1.911·2**
176/1	**— Szmaty** (rags)	—	—	**84·3**
	Anglja	—	—	38·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	46·2
176/2	**— Masa drzewna (celuloza)** (cellulose)	—	—	**469·7**
	Finlandja	—	—	469·7
177/3	**— Fibra** (fibre)	—	**2·2**	**17·2**
	Anglja	—	—	13·8
	Stany Zjedn. Am.	—	2·2	3·4
177/4—6	**— Papier i obcinki papierowe** (paper)	**400·9**	**184·6**	**1.313·7**
	Anglja	—	—	0·6
	Estonja	—	—	30·9
	Finlandja	400·9	184·6	1.189·1
	Łotwa	—	—	34·1
	Francja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	58·9
178/1—4	**— Książki i broszury** (books)	**0·6**	**3·1**	**26·3**
	Anglja	—	—	0·2
	Danja	—	—	6·4
	Stany Zjedn. Am.	0·6	3·1	19·7
IX.	**— Materjały i wyroby włókniste** (textiles & textile products) w tem m. in.:	**73·5**	**1.898·1**	**6.776·9**
179/1	**— Bawełna** (cotton)	**73·5**	**1.864·5**	**6.063·4**
	Anglja	—	—	10·6
	Danja	—	—	502·5
	Egipt	—	64·6	956·3
	Holandja	—	—	10·3
	Niemcy	12·5	—	552·7
	Stany Zjedn. Am.	61·—	1.799·9	4.031·—
179/2	**— Len i konopie** (flax & hamp)	—	—	**50·8**
	Łotwa	—	—	50·8
181/1	**— Wełna** (wool)	—	—	**30·8**
	Anglja	—	—	30·8
183	**— Przędza bawełniana** (cotton yarn)	—	—	**60·2**
	Anglja	—	—	50·3
	Estonja	—	—	9·9
186/2—7	**— Przędza wełniana** (wool yarn)	—	—	**16·4**
	Anglja	—	—	4·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	12·3
187—189	**— Tkaniny** (textiles)	—	—	**37·2**
	Anglja	—	—	30·6
	Stany Zjedn. Am.	—	—	6·6
190	**— Sznury** (ropes)	—	**0·2**	**44·4**
	Anglja	—	0·2	13·4
	Indje Holenderskie	—	—	1·—
	Szwecja	—	—	30·—

poz. tar. cel.		Grudzień (December)	Listopad (November)	Od początku roku (January-December)
191/1	— **Worki** (bags)	—	**33·4**	**473·7**
	Anglja	—	25·4	456·—
	Niemcy	—	8·—	8·—
	Stany Zjedn. Am.	—	—	6·5
	Syrja	—	—	3·2
	X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione (various)	**9·1**	**214·6**	**562·8**
	Anglja	3·9	0·9	32·3
	Belgja	—	—	9·2
	Danja	0·7	0·2	20·—
	Estonja	—	—	1·2
	Finlandja	—	—	28·—
	Francja	—	—	21·2
	Holandja	—	0·3	2·4
	Łotwa	—	—	0·2
	Niemcy	1·2	—	10·4
	Stany Zjedn. Am.	3·3	213·2	436·8
	via Gdańsk	—	—	1·1

B. — Wywóz
(exports)

poz. tar. cel.		Grudzień (December)	Listopad (November)	Od początku roku (January-December)
	Cały wywóz	**453.993·2**	**484.030·3**	**4,741.564·5**
	I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals)	**35.286·8**	**30.899·7**	**252.483·7**
	w tem m. in.:			
1/1a	— **Żyto** (rye)	—	**127·5**	**18.679·5**
	Belgja	—	—	2.997·2
	Danja	—	127·5	8.945·1
	Finlandja	—	—	500·—
	Francja	—	—	5.729·2
	Portugalja	—	—	508·—
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	**2.363·3**	**2.921·5**	**21.171·—**
	Anglja	1.488·—	1.980·7	7.919·6
	Egipt	—	58·3	128·3
	Estonja	—	—	590·—
	Finlandja	—	—	267·8
	Niemcy	875·3	799·7	11.208·2
	Szwecja	—	22·—	976·3
	Turcja	—	60·8	60·8
	via Gdańsk	—	—	20·—
3/1a	— **Mąka (wszelka prócz ryżowej)** (flour, rice flour except d)	—	—	**155·1**
	Algier	—	—	105·—
	Anglja	—	—	50·1
3/1c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)	**609·4**	**1.395·2**	**6.486·9**
	Anglja	12·—	—	12·—
	Niemcy	597·4	1.395·2	4.349·2
	Norwegja	—	—	2.125·7
5/1a	— **Ziemniaki** (potatoes)	**1.117·8**	**8.357·1**	**15.572·3**
	Anglja	1.117·8	8.357·1	15.572·3
5/1b,e	— **Warzywa** (greens)	**11·6**	**12·—**	**23·6**
	Anglja	11·6	7·—	18·6
	Stany Zjedn. Am.	—	5·—	5·—
6/2	— **Jagody** (berrys)	—	—	**6·1**
	Anglja	—	—	6·1
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)	—	—	**20·7**
	Anglja	—	—	20·7
22/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)	**1·5**	**21·1**	**30·8**
	Stany Zjedn. Am.	1·5	21·1	30·8
14/1	— **Cukier** (sugar)	**24.127·4**	**10.180·3**	**115.529·4**
	Anglja	41·2	59·4	40.065·1
	Belgja	2.017·7	—	4.003·7
	Danja	—	—	1.057·1
	Estonja	—	—	4.946·3
	Finlandja	—	270·—	1.481·8
	Francja	2.068·6	—	5.664·6
	Holandja	13.599·9	5.251·6	37.636·—
	Indje Brytyjskie	6.400·—	—	6.400·—
	Łotwa	—	2.020·4	7.346·5
	Niemcy	—	—	405·1
	Norwegja	—	—	717·8
	Syrja	—	—	705·6
	Szwecja	—	2.578·9	5.099·8

poz. tar. cel.		*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
26/1	— **Chmiel** (hop)	—	**5·3**	**5·3**
	Anglja	—	5·3	5·3
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)	**0·1**	**2·7**	**22·1**
	Anglja	0·1	—	16·7
	Holandja	—	2·7	5·2
	Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
27/3	— **Spirytus** (spirits)	**94·6**	**262·7**	**888·9**
	Anglja	—	—	0·6
	Holandja	94·6	262·7	859·8
	Kanada	—	—	28·5
28	— **Wina** (wine)	—	**0·2**	**5·1**
	Holandja	—	0·2	5·1
34/3b	— **Szmalec** (lard)	**13·—**	—	**73·2**
	Niemcy	13.—	—	73·2
34/4	— **Bekony** (bacon)	**4.476·1**	**5.127·3**	**51.821·2**
	Anglja	4.476·1	5.127·3	51.821·2
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)	**635·4**	**784·8**	**7.608·4**
	Anglja	635·4	784·8	7.593·—
	Francja	—	—	15·4
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)	**62·5**	**53·8**	**325·6**
	Anglja	62·5	53·8	325·6
35/1	— **Sery** (cheese)	—	**0·1**	**0·4**
	Francja	—	—	0·3
	Stany Zjedn. Am.	—	0·1	0·1
36/1	— **Masło** (butter)	—	**4·4**	**1.723·1**
	Anglja	—	4·4	1.688·2
	Francja	—	—	34·9
37	— **Ryby** (fishes)	**4·1**	**11·3**	**18·9**
	Anglja	4·1	11·3	16·9
	Norwegja	—	—	2·—
37/4	— **Śledzie** (herrings)	—	—	**6·8**
	Niemcy	—	—	6·8
39/1a	— **Jaja** (eggs)	**545·—**	**1.049·9**	**5.601·3**
	Anglja	545·—	1.049·9	5.601·3
39/2	— **Wytłoki buraczane** (beet pulp)	—	—	**3.702·—**
	Stany Zjedn. Am.	—	—	3.702·—
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)	**125·—**	**582·5**	**1.906·—**
	Danja	125·—	582·5	1.756·—
	Szwecja	—	—	150·—
39/4	— **Melassa** (molasses)	**1.100·—**	—	**1.100·—**
	Belgja	1.100·—	—	1.100·—

II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich (animal products) w tem m. in.:

poz. tar. cel.		*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
	II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich	**10·3**	**1·—**	**2.432·7**
41/2	— **Kości** (bones)	**10·—**	—	**754·9**
	Anglja	10·—		10·—
	Finlandja	—	—	335·—
	Szwecja	—	—	409·9
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)	—	—	**1.050·—**
	Niemcy	—	—	1.050·—
45/3	— **Szczecina** (bristle)	—	—	**14·6**
	Anglja	—	—	13·2
	Francja	—	—	0·3
	Stany Zjedn. Am.	—	—	1·1
47/1	— **Pierze i puch** (feathers & down)	—	**0·1**	**0·4**
	Anglja	—	—	0·2
	Norwegja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	0·1	0·1
51/1	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)	—	—	**275·4**
	Niemcy	—	—	275·4

poz. tar. cel.		*Grudzień* (December)	*Listopad* (October)	*Od początku roku* (January- December)
54	— **Skóry** (skins & hides)	**0·3**	**0·7**	**91·6**
	Anglja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	0.3	0·7	91·5
57/1	— **Obuwie** (footwear)	—	**1·1**	**245·8**
	Anglja	—	—	245·6
	Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:	**2.293·6**	**2.547·7**	**27.644·3**
58/1c	— **Deski i łaty** (boards)	—	**1.385·2**	**11.744·9**
	Anglja	—	428·—	6.703·6
	Argentyna	—	—	429·5
	Danja	—	—	300·7
	Francja	—	—	20·3
	Holandja	—	97·—	97·—
	Stany Zjedn. Am.	—	860·2	4.193·8
58/1c	— **Słupy telegraficzne** (telegraph-poles)	**2.200·—**	**1.017·9**	**15.075·2**
	Anglja	2.200·—	200·—	15.075·2
58/4a,b	— **Kora z drzewa korkowego** (corkwoodbark)	—	**2·7**	**43·9**
	Finlandja	—	2·7	2·7
	Łotwa	—	—	41·2
59/5	— **Klepki** (plywood)	**16·5**	**60·—**	**217·6**
	Anglja	16·5	—	20·6
	Estonja	—	—	64·5
	Holandja	—	45·—	71 —
	Łotwa	—	15·—	15·—
	Niemcy	—	—	31·7
	Stany Zjedn. Am.	—	—	14·8
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)	**45·1**	**60·4**	**116·8**
	Anglja	45 1	4·4	56·8
	Egipt	—	56·—	56·—
	Estonja	—	—	2 2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	1·8
61/1b	— **Dykty (forniery)** (veneers)	—	—	**66·3**
	Anglja	—	—	15·2
	Francja	—	—	16·4
	Stany Zjedn. Am.	—	—	34·7
61/2	— **Meble gięte** (bentwood furniture)	**9·2**	**8·—**	**179·9**
	Anglja	—	0·4	96·8
	Finlandja	—	—	7·7
	Łotwa	—	—	0·8
	Stany Zjedn. Am.	9·2	7·6	74·6
62	— **Nasiona** (seeds)	**18·2**	—	**55·8**
	Anglja	—	—	1·5
	Francja	—	—	25·9
	Stany Zjedn. Am.	18·2	—	18·4
	Szwecja	—	—	10·—
64/1	— **Wyroby koszykarskie** (basket wares)	**4·6**	**13·5**	**143·9**
	Anglja	—	0·6	13·—
	Niemcy	—	—	1·4
	Stany Zjedn. Am.	4·6	12·9	129·5
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:	**5·9**	**16·4**	**1.251·5**
65/3	— **Gips** (gypsum)	—	—	**15·6**
	Finlandja	—	—	15 6
65/6	— **Cement** (cement)	—	—	**1.208·—**
	Litwa	—	—	581·2
	Łotwa	—	—	626·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6
66/3a	— **Bloki kamienne (granitowe)** (granite blocks)	—	—	**3·2**
	Estonja	—	—	3·2

poz. tar. cel.			*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
72	— **Wyroby ogniotrwałe** (fire-proof products)		—	**11·8**	**11·8**
		Egipt	—	11·8	11·8
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		**5·9**	**4·2**	**11·2**
		Anglja	0·4	—	0·9
		Egipt	5·5	—	5 5
		Łotwa	—	3·1	3·1
		Stany Zjedn. Am.	—	1·1	1·7
73/1	— **Wyroby szklane** (glass products)		—	**0·4**	**1·7**
		Anglja	—	—	1·3
		Łotwa	—	0·4	0·4
V.	**— Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich** (fuel & products)		**407.974·2**	**437.622·2**	**4,383.589·4**
	w tem m. in.:				
79/1	— **Węgiel kamienny** (coal)		**390.905·2**	**420.426·—**	**4,167.047·8**
		Belgja	9.645·—	8.681·—	213.579·5
		Brazylja	—	—	25.515·—
		Danja	45.226·5	36.646·—	478.264·6
		Estonja	8.370·—	9.835·—	64.022·5
		Finlandja	13.156·—	32.894·—	347.899·7
		Francja	8.905·—	8.895·—	172.230·5
		Hiszpanja	—	—	23.681·5
		Holandja	15.740·—	8.575·—	105.488·—
		Islandja	1.100·—	1.840·—	11.096·—
		Litwa	11.063·—	3.900·—	21.368·—
		Łotwa	21.582·5	29.295·5	172.003·—
		Marokko hiszpańskie	—	—	2.150·—
		Niemcy	—	—	21.267·6
		Norwegja	51.282·7	61.701·—	648.099·7
		Szwecja	198.004·5	218.163·5	1,830.842·2
		Włochy	6.830·—	—	27.440·—
		via Gdańsk	—	—	2.100·—
79/1	— **Węgiel bunkrowy** (bunker coal)		**16.486·8**	**16.240·—**	**206.047·—**
79/1	— **Brykiety** (briquettes)		—	**30·—**	**50·—**
		Estonja	—	—	20·—
		Łotwa	—	30·—	30·—
79/1	— **Koks** (coke)		**560·—**	**925·—**	**10.421·—**
		Danja	—	330·—	1.310·—
		Finlandja	—	—	430·—
		Francja	—	—	770·—
		Łotwa	420·—	580·—	2.640·—
		Norwegja	—	15·—	3.003·—
		Szwecja	140·—	—	2.268·—
83	— **Asfalt** (asphalt)		—	—	**5·4**
		Anglja	—	—	5·4
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**11·2**	**1·2**	**18·2**
		Danja	11·2	—	11·2
		Egipt	—	—	5·4
		Finlandja	—	1·2	1·6
VI.	**— Materjały i przetwory chemiczne** (chemicals)		**4.960·5**	**7.220·3**	**41.879·9**
	w tem m. in.:				
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)		**4.510·5**	**6.120·3**	**32.791·4**
		Anglja	—	927·3	3.707·3
		Belgja	2.205·5	—	3.205·5
		Danja	—	205·—	419·—
		Holandja	—	1.203·—	17.994·6
		Szwecja	2.305·—	3.785·—	7.465·—
98/5	— **Nawozy azotowe** (nitrates)		**200·—**	**100·—**	**5.223·9**
		Anglja	—	—	1.470·—
		Belgja	—	—	1.000·—
		Danja	200·—	100·—	1.371·9
		Szwecja	—	—	1.382·—
103/3	— **Saletra potasowa** (saltpetre)		**250·—**	**1.000·—**	**3.684·9**
		Belgja	—	1.000·—	2.000·—
		Danja	—	—	1.434·9
		Szwecja	250·—	—	250·—
112/25c	— **Olej fuzlowy** (fusel oil)		—	—	**124·2**
		Anglja	—	—	124·2

poz. tar. cel.			Grudzień (December)	Październik (October)	Od początku roku (January-December)
117/1	— **Oliwa** (olive oil)		—	—	**3·4**
		Łotwa	—	—	3·4
125/25c	— **Glinka farbiarska** (clay)		—	—	**5·2**
		Łotwa	—	—	5·2
131/2	— **Biel cynkowa** (zinc white)		—	—	**29·7**
		Estonja	—	—	16·2
		Finlandja	—	—	2·2
		Łotwa	—	—	11·3
132	— **Farby ołowiane** (lead dyes)		—	—	**17·2**
		Niemcy	—	—	17·2
VII.	— **Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products)		**2.981·1**	**4.740·6**	**27.004·1**
	w tem m. in.:				
138/1	— **Ruda ferromanganowa** (ferromanganese ores)		—	—	**254·—**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	254·—
140/3	— **Szyny kolejowe** (rails)		**2.518·—**	**3.998·9**	**10.289·5**
		Holandja	2.518·—	3.998·9	9.534·2
		Niemcy	—	—	755·3
147/4	— **Cynk** (zinc)		**432·3**	**624·2**	**15.142·3**
		Anglja	107·3	504·2	5.720·—
		Belgja	—	—	250·—
		Estonja	—	—	2·6
		Holandja	325·—	105·—	2.420·—
		Niemcy	—	15·—	6.300·—
		Szwecja	—	—	449·7
147/5	— **Blacha cynkowa** (zinc sheets)		—	—	**352·1**
		Anglja	—	—	323·7
		Estonja	—	—	14·2
		Łotwa	—	—	14·2
150/3	— **Radjatory (grzejniki)** (radiators)		**13·6**	**14·9**	**76·6**
		Finlandja	—	—	4·5
		Łotwa	13·6	14·9	72·1
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)		**13·7**	**63·5**	**570·6**
		Estonja	—	9·8	158·6
		Finlandja	13·7	2·1	52·3
		Łotwa	—	51·6	359·7
153/1—10	— **Wyroby stalowe i żelazne** (iron & steel products)		**3·5**	**39·1**	**156·—**
		Anglja	—	5·9	6·1
		Estonja	—	19·4	62·3
		Finlandja	—	—	27·4
		Łotwa	—	12·3	29·4
		Niemcy	—	—	1·3
		Stany Zjedn. Am.	3·5	1·5	29·5
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)		—	—	**163·—**
		Finlandja	—	—	158·5
		Łotwa	—	—	4·5
VIII.	— **Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares)		**317·2**	**226·7**	**1.989·—**
	w tem m. in.:				
176/1	— **Szmaty** (rags)		—	—	**13·3**
		Anglja	—	—	13·3
176/4	— **Celuloza** (cellulose)		—	—	**105·—**
		Anglja	—	—	105·—
177/2c	— **Papa dachowa** (cardboard)		—	—	**13·7**
		Estonja	—	—	13·7

poz. tar. cel.		*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
177/4	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)	**316·4**	**209·1**	**1.729·9**
	Anglja	5·7	—	7·5
	Egipt	310·7	209·1	1.623·7
	Estonja	—	—	24·—
	Palestyna	—	—	55·6
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·4
	Syrja	—	—	8·—
	Turcja	—	—	10·7
178/3	— **Książki i broszury** (books)	**0·8**	**17·6**	**127·1**
	Anglja	—	—	3·6
	Danja	—	—	1·4
	Estonja	—	0·4	0·4
	Finlandja	—	—	0·1
	Francja	—	3·4	3·4
	Łotwa	—	—	0·2
	Stany Zjedn. Am.	0·8	13·8	117·1
	Syrja	—	—	0·9

IX. — Materjały i wyroby włókniste — 139·— — 618·3 — 3.009·5

(textiles & textile products)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.		*Grudzień* (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
179/1	— **Bawełna** (cotton)	—	—	**53·4**
	Finlandja	—	—	4·3
	Estonja	—	—	38·7
	Szwecja	—	—	10·4
181/1	— **Szerść zwierzęca** (hair)	**3·8**	—	**7·7**
	Stany Zjedn. Am.	3·8	—	7·7
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)	**8·4**	—	**32·1**
	Anglja	8·4	—	22·4
	Estonja	—	—	4·5
	Łotwa	—	—	5·2
186/2—7	— **Przędza wełniana** (wool yarn)	—		**3·5**
	Anglja	—	—	0·9
	Finlandja	—	—	0·8
	Łotwa	—	—	1·8
187—189	— **Tkaniny** (textiles)	**103·—**	**618·3**	**2.889·-**
	Anglja	103·—	609·9	2.854·5
	Danja	—	1·1	1·1
	Estonja	—	1·3	6·6
	Francja	—	—	0·8
	Finlandja	—	0·3	5·6
	Łotwa	—	5·1	10·8
	Niemcy	—	—	8·2
	Stany Zjedn. Am.	—	0·6	1·4
190	— **Sznury** (ropes)	**23·8**	—	**23.8**
	Anglja	23.8	—	23·8

X. — Towary różne, odzielnie niewymienione — 24·6 — 137·4 — 280·4

(various)

		Grudzień (December)	*Listopad* (November)	*Od początku roku* (January-December)
	Algier*)	—	129·4	129·4
	Anglja	10·8	1·9	30·—
	Danja	—	—	0·2
	Estonja	2·—	2·—	13·2
	Finlandja	—	0·2	1·3
	Francja	—	—	11·9
	Holandja	0·6	0·1	0·7
	Łotwa	—	0·6	19·7
	Niemcy	—	—	1·4
	Stany Zjedn. Am.	11·2	3·2	66·2
	via Gdańsk	—	—	6·4

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski

(total overseas traffic)

grudzień 1931	**468.025·7**
listopad 1931	517.262·—
grudzień 1930	312.720·—
od początku roku 1931	5,300.113·—

*) Tytoń (reeksport).

2. — Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem

(coastal traffic, Danzig included)

poz. tar. cel.		Grudzień (December)	Listopad (November)	Od początku roku (January-December)
Przywóz (imports)		11·9	7·—	2.571·6
3/1b	— **Mąka pszenna** (flour)	—	—	5·1
4/2	— **Makaron** (macaroni)	—	—	2·—
22/1	— **Cukier** (sugar)	—	—	1.905·3
62/5—c	— **Rzepak** (rape-seed)	—	—	265·7
117/3—4	— **Oleje roślinne** (vegetable oils)	—	—	12·8
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)	—	—	38·6
	— **Różne towary** (various)	11·9	7·—	342·1
Wywóz (exports)		49·4	290·7	3.161·3
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	—	85·8	2.045·8
7/1	— **Owoce suszone** (dried fruits)	—	119·8	146·7
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)	—	—	2·2
22/1	— **Cukier** (sugar)	—	—	403·8
27/3	— **Spirytus** (spirits)	49·4	36·—	85.4
62/4	— **Nasiona** (seeds)	—	—	0·2
117/3—4	— **Oleje roślinne** (vegetable oils)	—	14·8	100·2
124	— **Garbniki** (tanning extracts)	—	—	200·6
143/1	— **Miedź** (copper)	—	30·5	106·6
	— **Różne towary** (various)	—	3·8	69·8
Razem (total)		61·3	297·7	5.671·6

3. — Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną

(river traffic)

poz. tar. cel.		Grudzień (December)	Listopad (November)	Od początku roku (January-December)
Przywóz (imports)		—	387·9	24.316·5
7/1	— **Owoce suszone** (dried fruits)	—	35·1	41·3
22/i	— **Cukier** (sugar)	—	352·8	24.247·3
	— **Różne towary** (various)	—	—	27·9
Wywóz (exports)		—	780·—	4.458·8
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	—	780·—	4.361·—
117/3—4	— **Oleje roślinne** (vegetable oils)	—	—	97·8
Razem (total)		—	1.167·9	28.775·3

4. — Ogólny obrót towarowy

(general goods turnover)

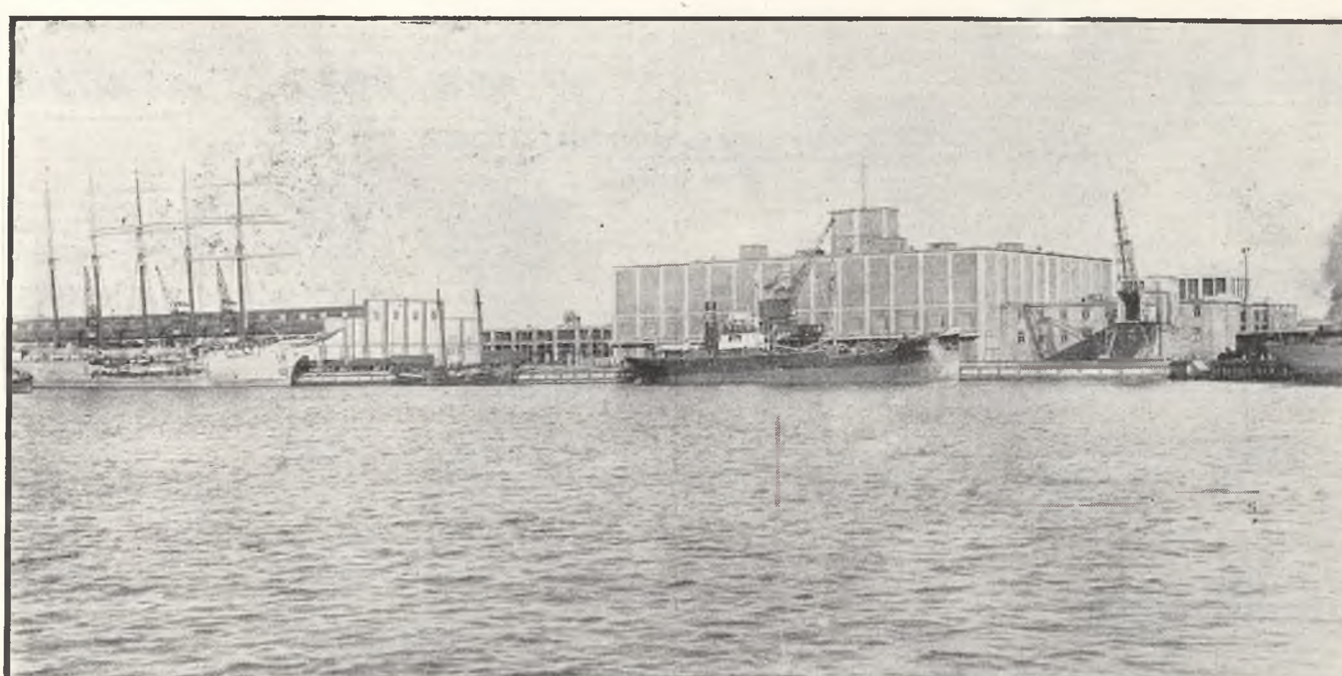
grudzień 1931	**468.087·—**
listopad 1931	518.727·6
grudzień 1930	312.720·—
od początku roku 1931	**5,334.621·2**

IV. — RUCH PASAŻERÓW

(passenger traffic)

Ruch zamorski

	PRZYJECHAŁO (passengers incoming)					WYJECHAŁO (passengers outgoing)				
	listopad				październik	listopad				październik
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA	—	2	31	33	1	14	2	239	255	8
Londyn	—	2	31	33	1	14	2	239	255	8
BELGJA	—	—	6	6	2	—	—	—	—	—
Gandawa	—	—	6	6	2	—	—	—	—	—
DANJA	1	3	98	102	—		—	—	—	—
Kopenhaga	1	3	98	102	—	—	—	—	—	—
HOLANDJA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Amsterdam	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
ŁOTWA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
STANY ZJEDN. AM.	12	25	366	403	295	1	—	—	1	239
New York	12	25	366	403	295	1	—	—	1	239
SZWECJA	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Karlskrona	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Razem:	13	33	501	547	298	15	2	239	256	252



Narożnik Nabrzeża Polskiego przed Chłodnią
View of the Polish quay and the Refrigerating Plant.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W 1931 ROKU

Gdynia jest dziś wielkim portem. Pod względem absolutnych liczb obrotów towarowych już tylko cztery porty europejskie: Hamburg, Rotterdam, Antwerpja i Londyn zdecydowanie wyprzedzają Gdynię. Pozatem nieliczne inne porty w Europie: Gdańsk, Brema, Liverpool, Le Havre, Marsylja, Genua i t. d. posiadają dziś liczby absolutnie wyższe od Gdyni — różnice tutaj nie są dziś jednak już tak duże. Poza sobą natomiast Gdynia pozostawiła długi szereg portów europejskich o długoletniej tradycji i potężnej organizacji: Szczecin, Królewiec, Sztokholm, Kopenhagę, (oraz wogóle wszystkie porty skandynawskie), Hull, Dunkierkę, Bordeaux, Neapol, Triest i t. d. Pod kątem widzenia różnorodności obrotów towarowych zwłaszcza obrotów cenną drobnicą, obraz porównawczy oczywiście musiałby wypaść inaczej; i pod tym względem jednak Gdynia ostatnio — a zwłaszcza w ubiegłym roku — poczyniła bardzo znaczne postępy. W żadnym też wypadku nie można dziś już nazywać Gdyni tak jak to czyniono nieraz dotychczas — „portem węglowym", istnieje bowiem poza węglem kilkanaście innych artykułów osiadłych ostatecznie w Gdyni, o Gdynię opartych, a jednocześnie dających portowi obfite soki żywotne. Będzie o nich mowa niżej.

Szereg kolejnych cyfr za ubiegłe 9 lat pracy portu — od jego najwcześniejszych początków w 1923 r. do 1931 r. — jest niewątpliwie bardzo interesujący i posiadać będzie w przyszłości znaczenie dokumentu historycznego. Cyfry te świadczą jednak nie o rozwoju obrotów portowych, lecz raczej o postępach w rozbudowie portu. Port w Gdyni jest bowiem w dalszym ciągu co roku czem innem jako objekt eksploatacji. Oto ten szereg liczb (w tonach):

Rok	Obroty
1923	—
1924	10.167
1925	55.571
1926	404.561
1927	898.094
1928	1,957.769
1929	2,822.502
1930	3,625.748
1931	5,334.621

Pierwszy statek towarowy zawinął do Gdyni w 1923 roku, a więc przed 8½ laty, właściwa jednak praca portu zaczęła się o 4 lata później, w drugiej połowie 1927 roku. Można więc stwierdzić, że Gdynia funkcjonuje jako port dopiero od 4-ch lat. To też tylko te cztery lata będą brane dalej do porównania.

Na tle tego porównania interesujące jest przedewszystkiem wykazanie postępów w obrotach portu, osiągniętych w każdym z ostatnich 4 lat, w zestawieniu z rokiem poprzednim:

Wzrost obrotów portu

z roku	na rok	w %%-ach	w liczbach absol.
1927	1928	118·0	1,059.675
1928	1929	44·1	864.733
1929	1930	28·5	803.246
1930	1931	47·2	1,708.873

Ostatni rok, jak widzimy, wykazuje szczególniej intensywny wzrost obrotów portowych w Gdyni. Zasługuje na uwagę fakt, że rok ubiegły był jak wiadomo, okresem wyjątkowego napięcia kryzysu w kraju. Intensywny wzrost obrotów przypisać należy przypadającym na początek 1931 roku inwestycjom. Nie chodzi przytem o sumę wydatków na port; w latach poprzednich sumy te były nawet wyższe. Istotne jest natomiast to, że przedtem rozbudowywano przeważnie nabrzeża, falochrony etc., a ostatnio inwestowano głównie w urządzenia bezpośredniego użytku dla przeładunku portowego: magazyny i dźwigi. W okresie tym do 4-ch dźwigów węglowych typu standartowego (po 7 ton) przybyło 7 dalszych takichże dźwigów; do jednego urządzenia przeładunkowego dla węgla o szczególnie dużej wydajności (wywrotnica f. „Polskarob") przybyły dwa nowe urządzenia o podobnej wydajności (rządowe i f. „Skarbopol"). Do 16-tu dźwigów drobnicowych przybyło dalszych 8. Został wybudowany pierwszy magazyn „Cukroportu" oraz oddane do użytku urządzenia „Olejarni Gdyńskiej". Chłodnia, uruchomiona nieco wcześniej, bardziej intensywną pracę rozpoczęła na przełomie lat 1930/31.

Wejście do pracy tych wszystkich urządzeń jest głównym powodem bezpośrednim tak znacznego wzrostu obrotów portu w 1931 roku. Niewątpliwie jednak swoją rolę gra tu także stopniowa ogólna konsolidacja stosunków w porcie, wyrabianie się ekspedytorów i maklerów portowych, praca akwizycyjna gdyńskich linij regularnych, wzrost zaufania do portu i t. d. W tem znaczeniu Gdynia zaczyna zbierać plony poniesionych na nią nakładów i plony własnej paroletniej pracy, oraz własnego doświadczenia. I ten moment znajdzie swoje bliższe potwierdzenie przy dalszej szczegółowej analizie obrotów portowych w 1931 r. Ilustrują to tabele A i B na str. 22—25.

Na wstępie analizy cyfrowej obrotów portu gdyńskiego konieczna jest uwaga ogólniejszej natury: wzrost obrotów ogólnych wywołany jest przedewszystkiem wzrostem wywozu węgla. Artykuł ten dominuje stale w pracy portu i będzie niewątpliwie zawsze dominował. Optycznie przytem będzie się najczęściej miało wrażenie, że w cieniu wielkich cyfr eksportu węgla pozostałe obroty są niewielkie. Tak nie jest. Te pozostałe obroty — to już dziś przeszło miljon ton. Jak zobaczymy za chwilę, niejedna pozycja w tym miljonie ma już swoją historję, względnie stanowi konkretne zapoczątkowanie nowego działu pracy portowej. Zaczynamy od p r z y w o z u, gdzie znowuż konieczna jest przedewszystkiem ogólna uwaga: przywóz w 1931 r. wzrósł minimalnie w stosunku do 1930 r.: z 504.117 t na 558.549 t, t. j. zaledwie o 9·2%. Najważniejsze ilościowo towary przywozowe: surowce hutnicze i chemiczne, oraz nawozy sztuczne, są bite przez obecny kryzys w nadzwyczaj silnym stopniu. To są prawie że jedyne artykuły, w odniesieniu do których obroty portu gdyńskiego spadają. Jeżeli natomiast chodzi o cenniejsze towary importowe, to tutaj Gdynia jest przeważnie dopiero w okresie przygotowań.

Żelastwo (złom) dało w 1931 r. liczbę 341.901 t. Liczba ta odpowiada prawie całkowitemu zapotrzebowaniu hutnictwa krajowego na ten surowiec, który tylko w niedużych ilościach jest importowany przez granicę lądową. O morskim imporcie złomu można powiedzieć, że dziś jest on całkowicie już zdobyty przez port gdyński. Nabrzeże Holenderskie w porcie jest specjalnie urządzane dla przeładunku złomu: odpowiednie urządzenia kolejowe są na ukończeniu, montaż pierwszych specjalnych dźwigów złomowych niedługo rozpocznie się. Z czasem, po nastaniu dobrej konjunktury w naszem hutnictwie, ilości obecne c-a 350.000 t, powinny wzrosnąć do c-a 500.000 t. Najbliższe jednak horoskopy importu złomu są złe: nadchodzi prawdopodobnie najgorszy moment kryzysu w hutnictwie, co już w tej chwili odbiło się zupełnie wyraźnie na przywozie żelastwa zagranicznego do Gdyni, ostatnie dwa miesiące r. ub., listopad a zwłaszcza grudzień, są katastrofalne pod tym względem. Wobec nagromadzenia na hutach, a także częściowo w porcie, dużych zapasów złomu, zapewne również w pierwszym kwartale 1932 r. przywóz tego artykułu przez Gdynię będzie słaby.

Liczby importu rud żelaznych są w 1931 roku blisko o połowę mniejsze niż w 1931 r. Zaledwie 8 statków z rudami przyszło do portu w ciągu roku przywożąc 21.742 t. Jest to łatwo zrozumiałe, gdyż przeładunek tego towaru ma wciąż jeszcze w Gdyni charakter przypadkowy. W ciągu ub. roku ustawiono w porcie coprawda drugi dźwig rudny, a pozatem zasobnik samoważący, zbudowany specjalnie dla rud. To wszystko jednak dalece nie wystarcza. Dźwigi, służące obecnie do przeładunku rud, były budowane z myślą także o przeładunku węgla i wobec tego, jak każdy instrument uniwersalny są gorsze od dźwigów gdańskich i szczecińskich, zbudowanych specjalnie i wyłącznie dla rud, fosforytów, pirytów i t. p. Pozatem przeładunek ten jest w tej chwili umieszczony w niezupełnie właściwym punkcie portu. Dlatego też obecne urządzenia przeładunkowe dla rud służą tylko prowizorycznie swemu celowi, w przyszłości zaś zostaną przeznaczone wyłącznie dla węgla. Natomiast w ciągu najbliższych lat Gdynia ma uzyskać nowe dźwigi rudne na specjalnie na ten cel budowanem nabrzeżu w głębi kanału portowego. Wówczas też — o ile pozatem osłabnie do tego czasu kryzys w hutnictwie żelaznem — Gdynia może liczyć na kilkaset tysięcy ton przeładunku rud rocznie. Do tej pory obrót rudami będzie bez szczególnego znaczenia dla portu.

To samo co o rudach, da się powiedzieć o fosforytach i pirytach. Te oba podstawowe surowce dla krajowych fabryk superfosfatów, a także pokrewne im surowce hutnicze: wypałki pirytowe, wszelkiego rodzaju żużle i t. p. wymagają ściśle takich samych urządzeń przeładunkowych co i rudy. I tutaj przeładunek obecny (trzy statki w 1931 r. — 13.076 t) jest przypadkowy, mniejszy przytem niż w obu latach poprzednich (1929 r.: 22.600 t, 1930 — 24.818 t). I tu mamy do czynienia z wyjątkowo ostrym kryzysem produkcji krajowej. I tu wreszcie w przyszłości istnieją poważne możliwości wzrostu obrotów.

Ucierpiał w roku ub. poważnie również import gotowych nawozów sztucznych: tomasyny i saletry. Jeśli chodzi o tę ostatnią, to tutaj o sytuacji obecnej zadecydowały przyczyny specjalne: bezwzględny zakaz przywozu tego artykułu, który na rynku wewnętrznym został zastąpiony z powodzeniem przez saletrę azotową z Mościc. W styczniu 1931 r. nadszedł do Gdyni ostatni statek z saletrą (4.000 t), i od tej chwili import ten ustał całkowicie; nie ma on szans wznowienia na przyszłość. Kiedyś jednak towar ten odgrywał swoją rolę w obrocie portowym w Gdyni, wynosząc w 1930 r. 13.991 t, a w 1929 r. nawet 39.299 t. Jeśli chodzi o tomasynę (żużle Thomasa), to tu przyczyną zmniejszenia jest kryzys: ilości 101.855 t w 1928 r., 132.203 t w 1929 r. oraz 85.315 t w 1930 r. — odpowiada w 1931 r. ilość 71.205 t. Przeładunek ten podobnież jak złom całkowicie zawojowany przez Gdynię z czasem oczywiście wzrośnie, osiągając przynajmniej liczby 1929 r.

Tradycyjny już dla Gdyni ryż w ub. roku święcił szczególne triumfy. Przywóz ryżu surowego był rekordowo duży, wynosząc 75.286 t i przewyższając tem samem znacznie liczby wszystkich lat poprzednich (1928 r.: 57.427 t; 1929 r.: 56.665 t; 1930 r.: 46.864 t). Liczby te można rozpatrywać jedynie w związku z liczbami wywozu przetworów ryżowych, gdzie w 1931 r. osiągnięto również wyjątkowo ładne wyniki: 27.658 t, w tem 21.171 t ryż wyłuszczony, a 6.487 t mąka ryżowa. Stanowi to również duży krok naprzód w stosunku do lat poprzednich (1928 r.: 937 t, 1929 r.: 8.573 t, 1930 r.: 12.903 t). Poza eksportem zamorskim gdyńskie Łuszczarnie Ryżu wysłały dość poważne ilości przeszło 9.000 t, przetworów poza granice Polski koleją: do Czechosłowacji, Austrji, Niemiec, Węgier i Rumunji. Na tle tych wszystkich danych okaże się, że wzrost przywozu ryżu surowego, oraz wzrost produkcji Łuszczarń Ryżu — pozostają w związku nie ze zwiększeniem konsumpcji krajowej ryżu, lecz z jego reeksportem. Notujemy więc tu objaw bezspornio dodatni, stanowiący bezpośredni skutek istnienia i pracy portu gdyńskiego. Przed powstaniem Gdyni obrót ryżem w bilansie handlowym Polski nie istniał prawie wcale. Obecnie Polska posiadła nietylko nowy warsztat pracy, lecz również nowy objekt dla handlu polskiego — przyczem gdyński przemysł ryżowy odgrywa nawet w handlu międzynarodowym tym artykułem coraz bardziej istotną rolę.

Cokolwiek podobne zjawiska obserwuje w polskim handlu olejarskim. Polski przemysł tłuszczowy do dziś dnia jeszcze zaopatruje się prawie wyłącznie w importowane oleje roślinne. Powstający w Gdyni przemysł olejarski ma na celu zastąpienie importu półproduktu — olejów zagranicznych, importem surowca — nasion oleistych. I ta reforma stała się możliwa jedynie dzięki istnieniu Gdyni, w całym bowiem świecie olejarnie osiadają przeważnie w portach. Pierwsza fabryka olejarska w Gdyni — Olejarnia Gdyńska S. A., została uruchomiona już na początku 1931 r. Wyniki jej pracy są jednak dla portu narazie więcej niż skromne: ubiegły okres zajęły nowemu przedsiębiorstwu sprawy organizacyjne. Przywieziono w tym czasie morzem ogółem zaledwie 2.715 t nasion oleistych (w tem 357 t orzechów ziemnych i 2.358 t siemienia lnionego). Pozatem w roku ub. Olejarnia Gdyńska sprowadzała koleją nasiona słonecznikowe z Rumunji i nasiona rzepaku z kraju. W eksporcie za morze szły z Olejarni tylko makuchy, których wywieziono w roku ub. 1.906 t. Rok następny w dziedzinie tych obrotów będzie niewątpliwie dużo lepszy, albowiem pod koniec 1931 roku światowy koncern tłuszczowy Schicht - Unilever rozpoczął w Gdyni budowę nowej olejarni, większej od pierwszej, która praco-

wać będzie w ścisłym kontakcie z tą ostatnią. Przypuszczalnie port będzie miał z tego tytułu już kilkadziesiąt tysięcy ton nowych obrotów.

Jeszcze jedno przedsiębiorstwo przetwórcze powstało ostatnio w porcie gdyńskim, również dostarczając portowi nowego ładunku. Jest niem przetwórnia owocowa firmy J. Fetter. Przedsiębiorstwo to sprowadza z Kalifornji owoce suszone w stanie nieobrobionym, w swoim zakładzie w porcie gdyńskim sortuje je, myje, odświeża, suszy, miesza i pakuje — a następnie sprzedaje w kraju, względnie reeksportuje. Pracę swą przedsiębiorstwo rozpoczęło w końcu września r. ub. przyczem w ciągu jednego kwartału sprowadziło z Ameryki 1.864 t surowca — owoców suszonych. I to przedsiębiorstwo od wiosny 1932 r. przystępuje do rozbudowy swoich urządzeń, przez co import owoców suszonych w najbliższym roku powinien dojść do 5—6.000 t. Dla tak cennego ładunku, jak owoce suszone, jest to ilość znaczna.

Import owoców świeżych przez Gdynię jest w tej chwili bez znaczenia (238 t w 1931 r.) I w tej dziedzinie jednak w 1932 r. powinny nastąpić zasadnicze zmiany w związku z wejściem w życie preferencyjnych ceł morskich na owoce południowe, dalej w związku z zadecydowaną budową specjalnych składów owocowych w porcie gdyńskim, wreszcie w związku z przygotowaniami do utworzenia tu aukcji owocowej.

Te same cła preferencyjne powinny utorować drogę do usadowienia się w Gdyni w poważniejszych rozmiarach importu towarów kolonjalnych: kawy, kakao, herbaty itd. W 1931 r. należy zanotować przywóz 47 t kawy, 95 ziarnek kakaowych (surowiec dla przemysłu cukierniczego), 166 t herbaty. Świeżo wykończony w porcie gdyńskim hangar Nr. 5 (piętrowy magazyn długoterminowy), nadający się szczególnie dobrze do manipulowania i składowania cennych towarów kolonjalnych — powinien w dalszym rozwoju tego importu odegrać swoją rolę.

Skoncentrowanie przywozu przez Gdynię tytoniu jest już faktem dokonanym. Import roku 1931 — 4.495 t, nie stanowi jeszcze pełnych możliwości pracy portu, albowiem poważna część importu polskiego, pochodząca z Włoch i Półn. Afryki, wciąż jeszcze dociera do kraju przez Triest, a stąd drogą lądową — pomimo nawet istnienia w Gdyni własnego magazynu importowego Państwowego Monopolu Tytoniowego. Zdobycie tych omijających dziś Gdynię transportów powinno znaleść się na porządku dziennym 1932 r.

W 1931 r. pojawiły się w Gdyni pierwsze poważniejsze partje śledzi mrożonych i solonych, ogółem 1.503 t. Są to jednak do tej chwili wyłącznie transporty próbne, względnie transporty zgoła przypadkowe. Jedynie import śledzi mrożonych, przechowywanych w Chłodni Portowej, zaczyna nabierać cech stałości. Przywóz natomiast podstawowego gatunku śledzi — śledzi solonych rozpocznie się na dobre dopiero po uskutecznieniu w porcie pewnych inwestycyj specjalnych, a przedewszystkiem po wybudowaniu magazynów śledziowych. Nieduży magazyn prywatny — f. „Morze Północne", która pozatem rozporządza 8 własnemi statkami dla połowu śledzi na dalekich morzach — jest na ukończeniu. Pierwsze magazyny rządowe będą budowane prawdopodobnie w 1932 r. Należy w związku z tem przypuszczać, że rok przyszły będzie i w dziedzinie importu śledzi rokiem postępu.

Szczególnie dobre zapowiedzi czynić można na 1932 r. w zakresie importu bawełny. Już w 1931 r. wokoło tego importu skupiło się dużo wysiłków i zawiązało się dużo, może nawet zadużo rozmów. Wynik ub. roku — 6.063 t, co odpowiada ilości 30.800 bel, oczywiście nie jest bez znaczenia, nie jest jednak tak duży, żeby można było już mówić o zdobyciu bawełny dla Gdyni. Dużo jeszcze trudności stoi na drodze do osiągnięcia tego celu. Rok ubiegły o tyle jest znamienny, że pozwolił na wszechstronne przygotowanie portu gdyńskiego do nowej dla niego, a skomplikowanej pracy przy przeładunku i manipulacji surowca bawełnianego. Magazyny portowe są już dostosowane do potrzeb składowania bawełny, przyczem w ciągu roku zbudowano jeden magazyn specjalnie z myślą o bawełnie. Ekspedytorzy gdyńscy poznali nieznany im dotychczas interes bawełniany. Osiedli w Gdyni fachowi keeperzy bawełniani. Obecnie po doświadczeniu 1931 r. należy wykorzystać trwającą wciąż dogodną konjunkturę na międzynarodowym rynku bawełnianym i przy pomocy wprowadzonych i dla tego artykułu preferencyjnych ceł morskich ściągnąć ostatecznie bawełnę do Gdyni. Będzie to zadanie trudne, jednak rezultaty uzyskane w roku ub. pozwalają wierzyć, że cel ostateczny zostanie osiągnięty już niedługo. W każdym razie stwierdzić należy, że pod względem techniczno - transportowym port gdyński już od tej chwili jest gotów na przyjęcie choćby całego polskiego importu bawełny, czego jeszcze przed rokiem nie można było powiedzieć.

Jeszcze jeden tylko artykuł jest do zanotowania w imporcie przez Gdynię — mianowicie papier: 1.314 t. Równocześnie w wywozie figuruje pozycja 1.730 t papieru. Jest to w części eksport papieru polskiego, przedewszystkiem jednak mamy tu do czynienia z reeksportem papieru finlandzkiego. Ten ciekawy tranzyt morski, będący wynikiem pracy linij bałtyckich P. P. „Żegluga Polska", został dopiero zapoczątkowany i ma dobre widoki dalszego rozwoju.

Poza wymienionemi wyżej artykułami spotykamy w imporcie przez port gdyński jedynie liczby nieduże: po klikaset, a nawet po kilkadziesiąt ton. Wymienimy tu: napoje alkoholowe (365 t), smalec (91 t), który przed rokiem był przywożony przez Gdynię w dużych ilościach (3.412 t) a obecnie znikł w imporcie prawie całkowicie, co jest wynikiem zmiany naszej polityki handlowej, dalej tłuszcze zwierzęce (419 t), skóry (249 t), oleje (335 t), żywica (173 t), asfalt (878 t), kauczuk (148 t), wyroby gumowe — głównie opony samochodowe (400 t), oliwa (295 t), garbniki (244 t), glinki farbiarskie (567 t), farby (33 t), miedź (763 t), wyroby żelazne i stalowe (561 t), maszyny i aparaty (748 t), samochody (588 t), tkaniny (511 t). Jest to tak zwana drobnica, stanowiąca przeważnie ładunek pracujących w Gdyni linij regularnych.

W wywozie dorobek ub. roku jest większy. Jest to naturalne, jeśli się zważy, że w obecnym okresie kryzysu przywóz do kraju jest ograniczony i przez państwo, które musi dbać o aktywność swego bilansu handlowego, i przez samo społeczeństwo, które mniej konsumuje, i wreszcie przez przemysł, który ogranicza produkcję, a więc i odbiór surowców zagranicznych. Te same natomiast przyczyny sprawiają, że wywóz ma tendencję wzrostu. Niezależnie od tego fakt posiadania własnego portu przez państwo, które do niedawna jeszcze było pozbawione tego instrumentu pracy,

przedewszystkiem właśnie w dziedzinie eksportu stwarza możliwości nowych poczynań. Jak zobaczymy poniżej, w roku ub. znowuż byliśmy świadkami rozpoczęcia wzgl. rozwinięcia nowego dla kraju eksportu bezpośrednio dzięki możności oparcia go o własny port i jego urządzenia.

W dziedzinie wywozu w ę g l a osiągnięto w 1931 r. prawdopodobnie szczyt tego, co jest w tej dziedzinie możliwe do osiągnięcia przy obecnej konjunkturze, uwzględniając oczywiście pracę sąsiedniego Gdańska, którego obroty będą zawsze normowały obroty Gdyni. Techniczne bowiem możliwości przeładunku węgla w Gdyni i dziś nie są jeszcze w pełni wykorzystane. Nawet przy istniejących urządzeniach możliwości te wahają się w granicach 550—600.000 t miesięcznie, podczas gdy faktyczny przeładunek ostatnich miesięcy wykazuje 400—450.000 t, zaś cały ub. rok dał 4,167.048 ton, bez bunkru, którego w roku ub. załadowano w Gdyni na statki 206.047 t. A przecież ilość dźwigów w porcie węglowym Gdyni jest wciąż jeszcze mniejsza, niż ta, która wynikałaby z racjonalnej pracy koncernów. To wszystko powinno świadczyć, że dalsze możliwości rozwoju eksportu węgla przez Gdynię są wciąż jeszcze znaczne. Konjunktury rozpoczynającego się roku są jednak, jak wiadomo, niepomyślne. Liczyć się należy w tym roku raczej ze spadkiem eksportu węgla polskiego za morze, co jednak w większym stopniu dotknie Gdańsk, niż Gdynię, pracującą taniej, przytem głównie własnemi urządzeniami koncernów węglowych.

Eksport k o k s u, wbrew oczekiwaniom, wzrósł tylko nieznacznie, wykazując w 1931 r. 10.421 t wobec 8.872 t w 1930 r.

Stosunkowo słabe wyniki dał w 1931 r. eksport z b o ż a, jak dotąd — wyłącznie żyta. Rozpoczął się on w końcu 1930 r. dzięki pracy silosu Olejarni Gdyńskiej. W trzech ostatnich miesiącach 1931 r. wywieziono tą drogą 8.259 t żyta. Przeładunek ten był kontynuowany do maja 1931 r. poczem ustał, po nowych zaś zbiorach prawie że nie odrodził się. W ciągu całego ub. roku wywieziono 18.680 t żyta. Stwierdzić należy, że w zakresie przeładunku zboża Gdynia nie jest jeszcze urządzona. Eksportu zboża przez Gdynię nie można opierać na elewatorze Olejarni, którego przeznaczenie jest zasadniczo zupełnie inne. To też ostatnio zdają się zupełnie realnie dojrzewać, istniejące już dawniej, projekty budowy w porcie gdyńskim dużego elewatora zbożowego. Rok 1932 prawdopodobnie i w tej dziedzinie będzie rokiem postępu.

Podobnie podjęte w roku ub. próby wywozu przez Gdynię m ą k i (zresztą w znikomych ilościach—155 t) wykazały, że i w tej dziedzinie Gdynia nie jest jeszcze gotowa do podjęcia pracy. Jednym z głównych warunków, które umożliwiłyby zorganizowanie przeładunku mąki w Gdyni, będzie utworzenie w porcie strefy wolnocłowej.

Wywóz c u k r u przez Gdynię skonsolidował się w 1931 r. znacznie. Eksporterzy cukru posiadają już w porcie trzy własne magazyny, o łącznej powierzchni składowej ok. 18.000 m². Na giełdach międzynarodowych sprzedaż cukru ze składów w Gdyni przyjęła się już całkowicie, pomimo istniejących niedawno jeszcze w tej dziedzinie obaw i trudności. Skutkiem tego w roku ub. wywieziono przez Gdynię 115.529 t cukru wobec 89.766 t w 1930 r. i 23.577 t w 1929 r. Pod względem ilościowym cukier zajmuje dziś w obrotach w Gdyni trzecie miejsce (po węglu i złomie). W 1932 r. zamierzona jest budowa przez Związki Cukrowni czwartego magazynu, można więc spodziewać się, że eksport cukru przez Gdynię wzrośnie w dalszym ciągu. Ciekawy szczegół tego eksportu w roku ub. stanowi fakt, ściągnięcia do Gdyni części transportów rzecznych cukru — mianowicie 24.247 t, przybyłych berlinkami z Wisły.

Nowym dla portu jest wywóz z i e m n i a k ó w, gdzie notujemy cyfrę 15.572 t. Po raz pierwszy transporty ziemniaków kierowane przeważnie w ładunkach całookrętowych, przytem prawie wyłącznie do Anglji — odeszły z Gdyni w sezonie wiosennym 1931 r. (3.510 t). W sezonie jesiennym uczyniono próbę na większą skalę (12.062 t). Ten eksport byłby większy, gdyby nie wczesne mrozy w tym roku. W każdym razie obie próby wypadły udatnie. Można też uważać, że artykuł ten jest ostatecznie zdobyty dla Gdyni i że już na wiosnę 1932 r. większe partje ziemniaków odejdą przez Gdynię. Jest to tembardziej cenne, że dotychczas ziemniaki polskie szły do Anglji przez Hamburg.

Eksport b e k o n ó w przez Gdynię stanowi jedną z najważniejszych zdobyczy portu w ostatnim okresie. Eksport ten rozpoczęty w połowie 1930 r. (11.196 t) w 1931 r. utrwalił się ostatecznie, dając bardzo poważną liczbę 51.821 t. Szczególnie dodatni moment stanowi prawie że idealna regularność tego cennego eksportu, gdzie co tydzień 3 statki stałych linij do Anglji ładują po c-a 1.000 t bekonów. Artykuł ten stanowi w ten sposób podstawę pracy wymienionych linij, co z kolei daje możność rozwijania pozostałego eksportu angielskiego. Wywóz bekonów w tej chwili, z racji spadku funta angielskiego, ma także swoje kłopoty, walczy jednak z niemi skutecznie i w roku przyszłym powinien raczej rozwijać się, a nie zmniejszać.

Przy bekonach idą do Anglji przez Gdynię poważne ilości s z y n e k (w 1930 r. 1.058 t, w 1931 r. 7.608 t). I tu mamy do czynienia ze stale rozwijającym się regularnym eksportem, również mającym przed sobą pomyślne widoki.

Wywóz p t a c t w a b i t e g o (drobiu i zwierzyny) dał w 1931 r. zaledwie 326 t i ten wywóz ma przed sobą dużą przyszłość, wymaga on jednak poważnej przedwstępnej pracy organizacyjnej. Kilkakrotne próby w tym kierunku, podnoszone ostatnio na terenie Gdyni, jak dotąd dały przeważnie skromne wyniki. Być może, są też po temu zapowiedzi, — rok 1932 przyniesie pod tym względem zmianę na lepsze.

Braki organizacyjne wykazuje jak dotąd także wywóz m a s ł a, zdawałoby się, tak pomyślnie zapoczątkowany w roku 1930. Wówczas w ciągu półrocza wywieziono 1.469 t, w roku ub. zaś przez cały rok wywieziono 1.723 t. Eksport ten ma charakter sezonowy (lato), nieregularność jednak obrotów, notowana w naszym eksporcie, jest niewątpliwie rzucająca się w oczy. I w tej dziedzinie czeka jeszcze naszych eksporterów duża praca organizacyjna. Pole do pracy jest wdzięczne, albowiem aparat transportowy w kierunku do Anglji jest zmontowany całkowicie i jest istotnie pierwszorzędny: sprawny dowóz kolejowy w wagonach - chłodniach do Gdyni, wielka Chłodnia Portowa, dająca dogodne kredyty zastawowe, wreszcie regularna komunikacja okrętowa z Anglją statkami, zaopatrzonemi w pomieszczenia chłodnicze.

J a j a o wiele lepiej niż masło wykorzystały powyższe możliwości transportowe. Z 484 t w 1930 r. wywóz jaj w 1931 r. wzrósł na 5.601 t. Są

one głównym przedmiotem składowania w Chłodni Portowej. Dzięki pracy Chłodni wywóz jaj nabiera coraz bardziej cech regularności. I w tej dziedzinie jednak jest jeszcze dużo do zrobienia, wciąż jeszcze bowiem g r o s polskiego eksportu zamorskiego jaj kieruje się na Hamburg. W 1932 roku będziemy niewątpliwie świadkami dalszych postępów portu gdyńskiego w tej walce konkurencyjnej z Hamburgiem.

Wywóz do Ameryki w y t ł o k ó w b u r a c z a n y c h, który w 1930 r. dał tak ładne wyniki, (15.196 t), w roku ub. utrzymywał się jeszcze czas jakiś przez pierwszy kwartał, potem jednak ustał całkowicie. Wyszło z portu ogółem 3.702 t, w tem znowuż przeważnie były tranzytowe wytłoki rumuńskie. Przyczyną ustania tego wywozu jest obecny kryzys, który transakcje tym tanim artykułem na dalsze dystanse uczynił nierentownemi. Są jednak pewne widoki, że eksport ten niedługo, być może, wznowi się.

Istnieją również pewne szanse na pozyskanie tranzytu przez Gdynię do Ameryki jeszcze jednego artykułu pochodzenia rumuńskiego — k o ś c i i m ą c z k i k o s t n e j. Niezależnie od tranzytu rumuńskiego pewne ilości kości były w 1931 r. eksportowane z Polski (755 t) — do Finlandji i Szwecji.

Wywóz d r z e w a przez Gdynię nie jest nowem zjawiskiem, pierwszym bowiem ładunkiem, wysłanym przez Gdynię, było właśnie drzewo. Po raz pierwszy jednak eksport ten ma charakter uporządkowany i mniej lub więcej stały dopiero w 1931 r., kiedy to wywieziono ogółem 26.820 t — drzewa, a w tem 15.075 t — słupów telegraficznych i 11.745 t—tarcicy (desek i łat). Ilości powyższe nie są jednak na skalę wywozu polskiego duże i stanowią pomimo wszystko raczej transporty próbne. Sam przeładunek drzewa odbywa się na placach prowizorycznie na ten cel przeznaczonych. W 1932 r. sytuacja pod tym względem nie zmieni się, powstaną jednak prawdopodobnie nowe place drzewne w porcie, dzięki czemu cyfry obrotów będą zapewne nieco wyższe. Radykalna zmiana będzie mogła nastąpić dopiero po wykonaniu planowanych inwestycyj nad Kanałem Przemysłowym. Termin tych inwestycyj nie jest jeszcze ustalony. I wówczas jednak szczególnie intensywna rozbudowa portu drzewnego nie będzie leżała w planach rozwojowych Gdyni.

Cenniejsze w y r o b y d r z e w n e, jak: klepki (217 t), dychty (66 t), meble (180 t), wyroby koszykarskie (144 t), stanowiące, jak wiadomo, poważny przedmiot wywozu z Polski, przez Gdynię idą dotąd w minimalnych ilościach. Jest to niewątpliwie jeden z bardziej istotnych odcinków pracy organizacyjnej portu na najbliższy okres.

Podobnie c e m e n t nie zdobył sobie dotąd pola pracy w Gdyni. W 1931 r. wywieziono przez Gdynię dwie przypadkowe partje cementu do krajów bałtyckich — ogółem 1.208 t. Takie same przypadkowe partje pojawiały się również w latach poprzednich. I tu czeka port praca organizacyjna.

Istotną zdobycz portu ostatnich czasów stanowią s o l e p o t a s o w e, które wykorzystują port w Gdyni dla rozwinięcia swojej ekspansji na rynki zagraniczne. Udaje się im to, bo oto w 1931 roku wywieziono przez Gdynie za morze 32.972 t soli potasowych, głównie do Holandji, Szwecji i Anglji. Przedtem jedynie w 1930 r. wywieziono 1.986 t. Jeżeli polskie sole potasowe będą w dalszym ciągu, co należy przypuszczać wytrzymywały konkurencję potężnego Kalisindikat'u — Gdynia będzie miała z tego źródła stałe poważne zatrudnienie i będzie musiała pomyśleć o specjalnych urządzeniach składowych i przeładunkowych dla tego artykułu, na wzór istniejących w innych portach. Dziś bowiem sole potasowe w Gdyni są przeładowywane dosyć prymitywnym sposobem.

Rozwija się również eksport przez Gdynię n a w o z ó w a z o t o w y c h, będących produktem Państwowych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie. Zapoczątkowano eksport ten w 1930 r. i wywieziono wówczas 3.086 t. W roku ub. wywieziono 8.909 t nawozów azotowych, głównie siarczanu amonu i saletry azotowej. Produkty te idą głównie do krajów skandynawskich, a pozatem do Belgji i Anglji. I tu mamy do czynienia ze żmudnemi wysiłkami zdobywania nowych rynków. Od powodzenia tej akcji zależeć będzie dalsza praca portu gdyńskiego przy tym artykule.

Rok ubiegły dał Gdyni możność zapoznania się z nowym dla niej masowym przeładunkiem wyrobów metalowych — mianowicie s z y n k o l e j o w y c h. Mianowicie nasze huty żelazne przyjęły większe zamówienie szyn dla kolei holenderskich z dostawą przez Gdynię. Na poczet tego zamówienia w roku ub. wysłano przez Gdynię 10.290 t szyn kolejowych. Istnieją dane, że eksport ten utrzyma się i na przyszłość, i że pozatem rozszerzy się na inne wyroby hutnicze — na rury, żelazo walcowane i t. d. Rozwinięcie tego eksportu stanowi znowuż jedno z poważniejszych bieżących zadań portu.

Poważną rolę pracy portu gdyńskiego w 1931 r. odegrał c y n k i b l a c h a c y n k o w a. Wywieziono go 15.494 t. Ten znowuż artykuł pozyskano w wyniku skutecznej konkurencji ze Szczecinem. Nie powinno ulegać wątpliwości, że i ten towar Gdynia utrzyma odtąd na stałe, chociaż w 1932 r., ze względu na ciężki kryzys w krajowym przemyśle cynkowym przejdą przez Gdynię prawdopodobnie nieco mniejsze ilości tego artykułu.

Bardzo wreszcie interesujący artykuł eksporttu przez Gdynię stanowią ostatnio wyroby włókniste — tkaniny i konfekcja. Wchodzi tu w grę przedewszystkiem wywóz do Anglji i do jej kolonij. Eksport ten, zapoczątkowany w 1930 r. (387 t), w roku ub. dał poważną cyfrę 3.010 t. Został on ostatnio poważnie zagrożony w swojej egzystencji przez protekcyjne cła angielskie. Niewątpliwie jednak zdążył przedtem o tyle zdobyć sobie rynki zbytu w Anglji i jej kolonjach, że całkowicie nie da się z nich usunąć.

Poza wymienionemi wyżej artykułami w eksporcie figurują, podobnie jak w imporcie, artykuły obrotu wybitnie drobnicowego. Wymienić należy tu: grzyby suszone (31 t), wyroby alkoholowe (917 t), tłuszcze zwierzęce surowe (288 t), skóry (92 t), obuwie (246 t), nasiona (56 t), olej fuzlowy (124 t), wyroby stalowe i żelazne (966 t), książki i broszury (127 t) — wysyłane głównie do Stanów Zjednoczonych Am. dla miejscowej kolonii polskiej, — przędzę bawełnianą (32 t) i t. d. Niejedna z tych pozycyj stanowi zapoczątkowanie przyszłych obrotów na większą skalę.

*

Powyższy przegląd głównych towarów, będących przedmiotem obrotu portu Gdyńskiego, powinien wyraźnie ilustrować coraz większą różnorodność pracy portu, a jednocześnie coraz więk-

szą skalę tej pracy. Nieme cyfry nieraz niedostatecznie przemawiają do wyobraźni. Trzeba skupić całą uwagę, żeby uświadomić sobie, czem w obrocie gospodarczym są takie liczby jak np. cztery miljony ton węgla, sto tysięcy ton cukru, pięćdziesiąt tysięcy ton bekonów, lub trzy tysiące ton tkanin. Jest to produkt rocznej pracy miljonów ludzi! Skierowanie tych ogromnych ilości na właściwe i najtańsze drogi handlowe stanowi zadanie gospodarcze nie mniejszej wagi, niż właściwa organizacja samej produkcji. Zrozumienie tej prawdy daje dopiero należyte pojęcie o znaczeniu, którego z każdym rokiem nabiera port gdyński dla Polski.

Dr. G.

OBROTY TOWAROWE PORTU
GOODS TURNOVER OF THE PORT

A. Przywóz
A. Import

Towar Goods	1931 Styczeń January	Luty February	Marzec March	Kwiecień April	Maj Mai	Czerwiec June
1. **ryż surowy** — rice	—	—	—	17.782	16.206	8.278
2. **owoce świeże** — fresh fruits	1	—	11	49	11	1
3. **owoce suszone** — dried fruits	22	—	—	7	20	2
4. **orzeszki ziemne** — ground nuts	205	—	152	—	—	—
5. **kawa** — coffe	—	—	—	1	13	2
6. **kakao (w ziarnkach)** — cacao	16	16	—	—	16	—
7. **herbata** — tea	—	3	3	—	19	1
8. **tytoń** — tobacco	215	1.441	147	131	163	157
9. **napoje alkoholowe** — alcohols	41	15	18	18	25	46
10. **śledzie** — herrings	339	260	245	108	—	—
11. **fosforyty** — phosphates	—	—	—	—	5.334	—
12. **żużle Thomasa** — Thomas slag	1.050	3.810	3.450	1.000	8.900	11.100
13. **tłuszcze zwierzęce surowe** — raw fats	30	12	—	15	19	—
14. **skóry** — hides et skins	22	25	21	28	34	23
15. **siemię lniane** — flax seeds	—	—	539	907	606	—
16. **kamienie brukowe** — paving stones	—	—	—	1.082	—	145
17. **oleje** — oils	22	25	31	86	80	—
18. **żywica** — resin	51	52	—	—	11	—
19. **asfalt** — asphalt	—	—	—	—	399	479
20. **kauczuk** — rubber	2	7	—	3	3	—
21. **wyroby gumowe** — rubber goods	—	10	21	11	71	20
22. **saletra** — salpetre	4.000	—	—	—	—	5
23. **oliwa** — olive oil	—	—	—	—	—	1
24. **garbniki** — tannings extracts	3	—	—	—	18	3
25. **glinki farbiarskie** — clay	92	—	20	—	94	—
26. **rudy żelazne** — iron ores	1.625	2.800	—	—	—	—
27. **piryty** — pyrites	—	—	—	—	—	—
28. **żelazo i stal** — iron et steel	159	—	—	5	—	10
29. **żelastwo (złom)** — scrap iron	22.010	21.574	36.033	21.785	33.586	38.679
30. **miedź** — copper	92	127	76	285	31	31
31. **wyroby żelazne i stalowe** — iron et steel products	—	13	6	17	29	12
32. **maszyny, aparaty i części** — machinery	132	60	29	49	67	57
33. **samochody i części** — motor ears et parts	75	30	51	35	61	34
34. **celuloza** — cellulose	—	—	—	—	—	—
35. **papier** — paper	5	39	4	167	18	2
36. **bawełna** — cotton	281	380	534	542	429	457
37. **worki** — bags	—	—	—	—	—	—
38. **różne** — various	262	168	200	108	257	140
	30.752	30.867	41.591	44.191	66.520	59.685

[1]) w tem smalec 3.412 i słonina 348.

GDYŃSKIEGO W 1931 R.
OF GDYNIA IN 1931

(w tonach)
(in tons)

1931						Cały rok 1931	1930	1929	1928
Lipiec July	Sierpień August	Wrzesień September	Październik October	Listopad November	Grudzień December				
24.081	8.431	—	—	—	509	**75.286**	46.864	56.665	57.427
10	14	33	25	58	23	**238**	614	—	—
10	18	542	466	318	454	**1.864**	—	—	—
—	—	—	[illegible]	—	—	**357**	—	—	—
—	15	3	7	6	—	**47**	—	—	—
—	—	10	28	10	—	**95**	—	—	—
19	9	7	68	3	35	**166**	—	—	—
732	343	227	437	102	401	**4.495**	982	2.035	—
42	4	15	20	107	14	**366**	444	—	—
—	15	218	16	94	209	**1.503**	—	—	—
—	—	—	7.742	—	—	**13.076**	13.835	22.600	3.100
13.138	14.430	10.050	—	2.700	1.577	**71.205**	85.315	132.203	101.855
40	111	—	78	80	34	**419**	3.760[1])	—	—
24	10	14	24	15	10	**249**	104	—	—
—	—	—	—	—	—	**2.053**	—	—	—
168	650	—	—	—	—	**2.045**	5.115	1.744	7.488
31	1	45	13	—	1	**335**	351	—	—
—	—	31	—	15	11	**173**	108	—	—
—	—	—	—	—	—	**878**	624	—	—
1	124	—	7	1	—	**148**	—	—	—
56	58	23	75	31	29	**400**	—	—	—
—	—	2	6	3	—	**4.016**	13.991	39.299	6.552
112	7	17	92	21	45	**295**	—	—	—
—	—	—	201	20	—	**244**	196	—	—
105	107	—	94	56	—	**567**		—	—
2.799	—	2.800	5.654	6.064	—	**21.742**	41.230	18.180	2.826
—	—	—	—	—	—	**—**	10.973	—	—
201	—	—	1	—	—	**376**	662	324	—
28.311	29.416	43.950	36.552	20.794	9.210	**341.901**	272.479	49.582	11.161
15	—	—	76	15	45	**763**	—	—	—
13	52	19	22	126	252	**562**	—	—	—
74	50	94	54	59	23	**748**	—	—	—
42	39	46	36	56	83	**588**	613	—	—
—	—	—	470	—	—	**470**	—	—	—
4	255	13	221	185	401	**1.314**	—	—	—
279	587	170	467	1.864	74	**6.063**	564	205	—
5	99	99	238	33	—	**473**	—	—	—
86	243	30	543	395	593	**3.020**	5.293	6.807	2.302
70.398	55.089	58.458	53.733	33.232	14.033	**558.549**	504.117	329.644	192.711

B. Wywóz
B. Export

Towar Goods	1931 Styczeń January	 Luty February	 Marzec March	 Kwiecień April	 Maj Mai	 Czerwiec June
1. żyto — rye	1.189	5.611	4.175	5.095	1.932	—
2. ryż wyłuszczony — husked rice	51	385	60	195	2.532	2.085
3. mąka (wszelka, prócz ryżowej) — flour (rice flour excepted)	—	—	—	105	—	—
4. mąka ryżowa — rice flour	—	—	—	300	800	956
5. ziemniaki — potatoes	—	11	15	2.395	1.089	—
6. cukier — sugar	2.170	4.430	26.175	18.398	10.029	4.233
7. napoje alkoholowe — alcohols	—	6	—	112	74	1
8. sól — salt	—	—	—	—	—	—
9. bekony — bacon	4.420	3.493	3.503	4.185	6.051	3.936
10. wędliny — hams	622	454	322	599	832	668
11. ptactwo bite — poultry	55	56	27	1	—	4
12. masło — butter	28	18	—	5	19	696
13. jaja — eggs	20	31	243	152	934	465
14. wytłoki buraczane — beet pulp	783	1.302	1.059	404	50	—
15. makuchy — oil cakes	895	—	—	154	—	—
16. melasa — molasses	—	—	—	—	—	—
17. kości i mączka kostna — bones	—	—	—	178	—	232
18. tłuszcze zwierzęce surowe — row fats	—	—	—	—	—	275
19. skóry — skins et hides	14	3	—	—	14	22
20. obuwie — footwear	—	25	44	18	55	22
21. deski i łaty — boards	38	23	—	—	2.513	507
22. słupy telegraficzne — telegraph-poles	—	—	—	—	1.199	2.844
23. klepki — plywood	—	—	—	—	—	65
24. dykty — veneers	—	27	—	—	16	8
25. meble gięte — bentwood furniture	—	1	—	14	15	38
26. nasiona — seeds	23	4	11	—	—	—
27. wyroby koszykarskie — basket wares	5	—	5	16	23	15
28. cement — cement	—	—	—	—	1	1.207
29. węgiel kamienny — coal	263.175	230.670	270.416	302.137	359.324	333.201
30. węgiel bunkrowy — bunker coal	17.448	11.343	13.536	18.590	17.565	17.395
31. koks — coke	1.240	1.225	400	358	240	200
32. sole potasowe — potassium salts	—	—	1.630	—	2.150	5.550
33. nawozy azotowe — nitrates	—	920	—	1.000	250	302
34. olej fuzlowy — fusel oil	37	56	—	—	12	—
35. szyny kolejowe — rails	—	—	—	—	—	—
36. cynk — zinc	203	203	2.703	2.056	2.158	1.920
37. blacha cynkowa — zinc sheets	—	—	174	75	79	14
38. wyroby żelazne i stalowe — iron & steel products	36	—	14	47	89	228
39. celuloza — cellulose	—	—	—	—	—	105
40. papier — paper	—	16	—	138	—	—
41. książki i broszury — books	11	11	2	6	9	35
42. tkaniny — textiles	44	63	53	63	115	145
43. różne — various	62	50	27	49	52	128
	292.569	260.437	324.594	356.845	410.221	377.502

GDYŃSKIEGO W 1931 ROKU
OF GDYNIA IN 1931

(w tonach)
(in tons)

1931 Lipiec July	Sierpień August	Wrzesień September	Październik October	Listopad November	Grudzień December	Cały rok 1931	1930	1929	1928
—	—	210	338	128	—	**18.680**	8.259	—	—
1.736	1.956	3.274	3.612	2.922	2.363	**21.171**	3.594	4.109	300
—	50	—	—	—	—	**155**	165	—	—
451	820	595	560	1.395	609	**6.487**	9.309	4.464	637
—	—	15	2.572	8.357	1.118	**15.572**	—	—	—
317	2.672	217	12.581	10.180	24.127	**115.529**	89.766	23.577	—
29	98	77	160	266	95	**916**	272	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2.000	6.748	1.760
3.627	3.506	4.001	5.496	5.127	4.476	**51.821**	11.196	—	—
647	622	614	809	785	635	**7.608**	1.058	—	—
9	4	35	19	54	63	**326**	51	—	—
565	154	183	50	4	—	**1.723**	1.469	—	—
463	327	594	778	1.050	545	**5.601**	484	—	—
—	104	—	—	—	—	**3.702**	15.196	1.196	—
—	150	—	—	583	125	**1.906**	1.023	—	—
—	—	—	—	—	1.100	**1.100**	—	—	—
335	—	—	—	—	10	**755**	—	—	—
—	—	—	—	—	—	**275**	—	—	—
5	25	3	6	1	—	**93**	—	—	—
63	17	—	1	—	—	**246**	—	—	—
1.626	1.405	158	4.091	1.385	—	**11.745**	2.058	—	2.140
3.225	1.559	2.832	200	1.018	2.200	**15.075**	—	—	—
15	—	15	47	60	17	**218**	—	—	—
—	—	15	—	—	—	**66**	—	—	—
23	29	10	34	8	9	**180**	—	—	—
—	—	—	—	—	18	**56**	264	503	—
7	14	36	5	14	5	**144**	—	—	—
—	—	—	—	—	—	**1.208**	150	—	1.000
390.244	383.735	388.916	433.900	420.426	390.905	**4,167.048**	2 808.829	2,324.504	1,665.793
19.784	20.378	16.302	20.980	16.240	16.487	**206.047**	145.552	123.391	92.439
1.950	779	1.204	1.340	925	560	**10.421**	8.872	—	—
5.330	3.680	3.021	800	6.120	4.511	**32.791**	1.986	—	—
—	330	2.582	1.975	1.100	450	**8.908**	3.086	—	—
19	—	—	—	—	—	**124**	—	—	—
—	—	3.017	755	3.999	2.518	**10.290**	52	—	—
1.882	1.647	973	340	624	432	**15.142**	132	—	—
7	—	3	—	—	—	**352**	—	—	—
68	125	58	154	118	31	**966**	1.180	—	—
—	—	—	—	—	—	**105**	144	2.564	—
—	248	—	803	209	316	**1.730**	—	—	—
13	9	11	2	18	1	**127**	—	—	—
236	316	426	707	618	103	**2.889**	387	—	—
28	1.165	78	154	296	164	**2.267**	5.097	1.802	989
432.704	425.924	429.475	493.269	484.030	453.993	**4,741.565**	3,121.631	2,492.858	1,765.058

PIERWSZY SZTANDARTOWY MAGAZYN W PORCIE GDYŃSKIM

Budowany obecnie na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej magazyn dla bawełny i drobnicy jest pierwszym z serji typowych magazynów dla portu gdyńskiego, z których dwa następne w najbliższym czasie staną na tem samem nabrzeżu.

Projekt powyższego magazynu został opracowany na podstawie całego szeregu badań i obserwacyj, przeprowadzonych w portach niemieckich i belgijskich oraz dostosowany do potrzeb portu gdyńskiego.

Podstawowem założeniem była konieczność otrzymania możliwie dużej, swobodnej powierzchni, która umożliwiłaby przyjmowanie przez magazyn większych partyj bawełny, wymagającej ze względu na swoje manipulacje, dużych przestrzeni. Z tych samych względów komunikacja wewnątrz magazynu jak i z rampami musi być bardzo dogodna i uproszczona. Biorąc te czynniki za podstawowe, oraz cały szereg wymagań eksploatacyjnych, powstał projekt magazynu zupełnie odmiennego od dotychczas wybudowanych.

Wymiary magazynu na planie wynoszą: długość — 240 m, szerokość — 50 m. Cały magazyn otoczony jest rampą: czterometrowej szerokości z trzech stron, oraz dwumetrowej szerokości od strony torów kolejowych. Wysokość magazynu w częściach bocznych wynosi około 7 m, w części środkowej dochodzi do 11·3 m. Podstawowa część konstrukcji żelazobetonowa, ściany szczytowe murowane, dach drewniany.

Wobec stosunkowo niedawno zarefulowanego terenu istniała obawa zbytniego osiadania budowli i dlatego naprężenie na grunt przyjęto bardzo niskie — 0·75 kg/cm². Bezwzględnie podwyższyło to koszta fundowania i zmusiło do więcej skomplikowanej konstrukcji fundamentów.

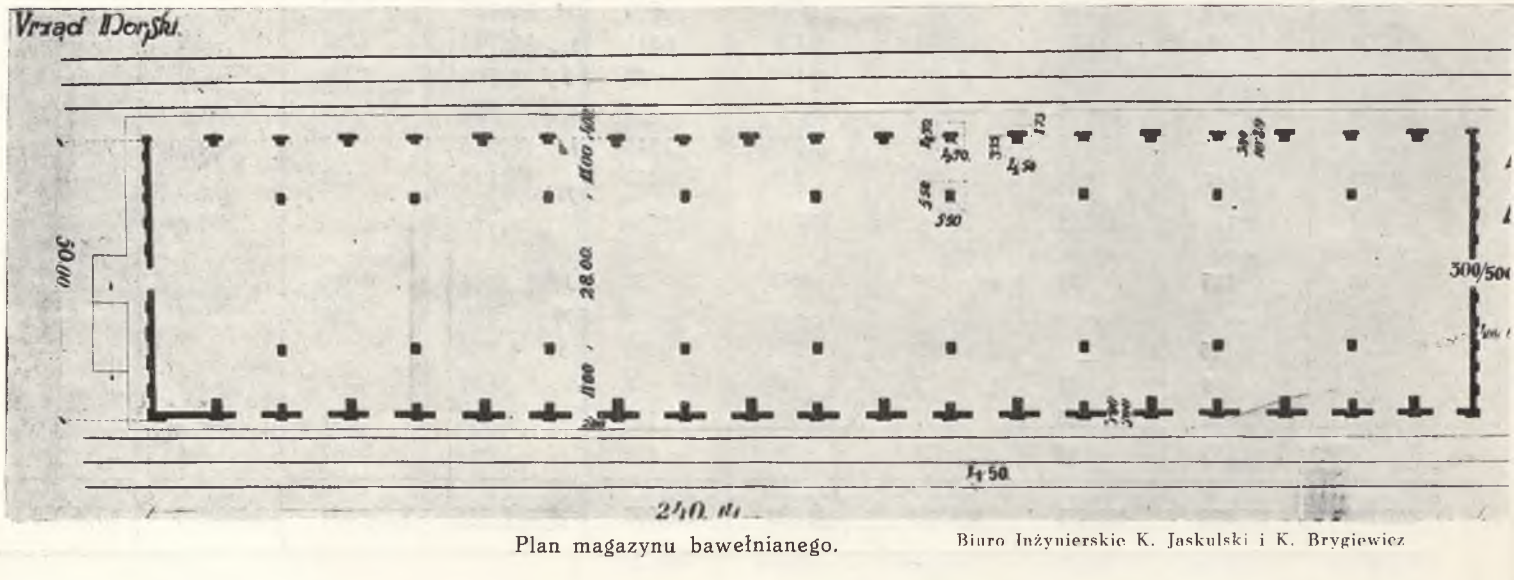
Wszystkie słupy konstrukcji żelbetowej w ilości 56 zostały posadowione na stopach żelazobetonowych, założonych na głębokości 0·8 m poniżej terenu. Zależnie od naprężeń zastosowano słupki trzech odmiennych kształtów, lecz tej samej konstrukcji. Są to prostokątne płyty o powierzchni około 25 m² i grubości 30 cm, zbrojone krzyżowo z ośmiu żebrami wzmacniającemi, schodzącemi się promieniście ku środkowi podstawy. Konstrukcja taka była konieczna dla rozłożenia ciśnienia na możliwie dużą powierzchnię z jednej strony, z drugiej zaś dla otrzymania oszczędności na masie betonu.

Na stopach, jako podstawach, oparte są słupy tak samo trzech typów. Dwa z nich, w ogólnej ilości 38 słupów, stanowią część konstrukcyjną ścian bocznych i są podporami belek Vizendel'a, a co drugi jest jednocześnie nogą ramownicy, trzeci typ stanowi drugą nogę ramownicy wewnątrz magazynu, będąc jednocześnie podporą dla konstrukcji dachowej. Wszystkie słupy posiadają przekrój prostokątny i zależnie od tego czy są nogami ramownicy, czy też wolnostojącemi, posiadają odpowiednie zgrubienia u góry lub dołu. Rama jak i słupy wolnostojące prócz przejmowania ciężaru budowli, służą jednocześnie oporami przeciwko wiatrom, którego parcie przyjęto 200 kg/m². Rozstęp między słupami w ścianie podłużnej wynosi 12 m, między wolnostojącemi wewnątrz magazynu, a więc i między ramownicami, 24 m. Rozstaw słupów w kierunku poprzecznym magazynu wynosi 11 m — 28 m — 11 m, gdzie jedenastometrowy rozstaw posiadają słupy ramownicy, a 28 m jest to wolna przestrzeń przykryta tylko dachem.

Jak z tego wynika, projektodawcy wywiązali się z podstawowego zadania, t. j. otrzymania możliwie dużej, zupełnie swobodnej przestrzeni, gdyż na ogólnej powierzchni 12.000 m² stoi zaledwie 18 słupów w odstępach — w kierunku podłużnym co 24 m, w kierunku poprzecznym co 28 m, co widoczne jest na załączonym planie.

Dążenie do większych odstępów nie miałoby już celu, gdyż zwiększałoby znacznie koszta budowli przy jednoczesnych, stosunkowo nikłych dalszych wynikach potrzebnych dla eksploatacji.

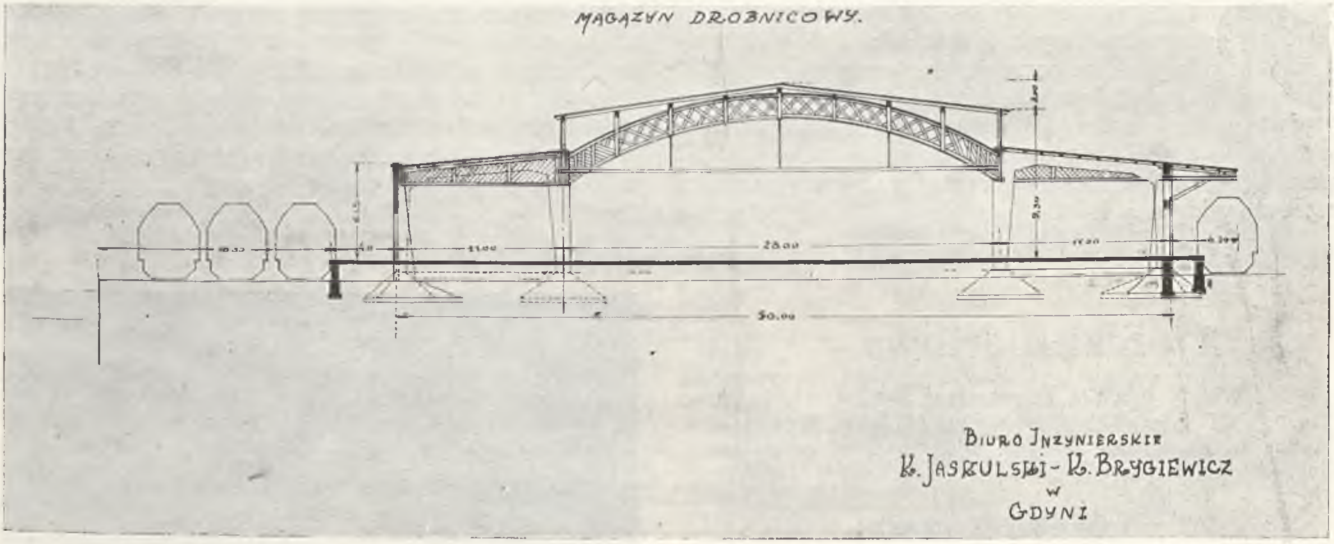
Jak już wyżej zaznaczyłem, na słupach ścian podłużnych oparte są belki Vizendel'a. Od strony



Plan magazynu bawełnianego. Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz

rampy nabrzeżnej belka spoczywa na słupach wysokości trzymetrowej. Dla zabezpieczenia belki przed nierównomiernem osiadaniem podpór oraz wpływami powodującemi jej ruchy, zastosowano krótkie dwupiętrowe belki ciągłe o długości 2 × 12 m porozdzielane szwami dylatacyjnemi. Otwory belki w postaci nierównobocznych ośmiokątów służą jednocześnie za okna do oświetlenia magazynu. Zadaniem belki Vizendel'a jest przejęcie obciążenia od kranów półportalowych, które mają obsługiwać nabrzeże Stanów Zjednoczonych przytem możliwie szerokie wjazdy do magazynu otrzymano przez zastosowanie żelaznych bram składano - rozsuwanych o szerokości w świetle 10'80 m i wysokości 3 m. W ten sposób otrzymano jakgdyby rozsuwane żelazne ściany, podzielone słupami podtrzymującemi belkę Vizendel'a po której posuwają się krany.

Dzięki temu wystąpiła w całej okazałości piękna choć surowa konstrukcja żelazobetonowa, dająca jednocześnie zdecydowane rozwiązanie architektoniczne.



A. P. Ciśnienie przekazywane przez jedno koło kranu wynosi około 25 t, parcie boczne około 4 t, rozstaw kół kranu 7 m, między zaś kołami sąsiednich kranów może dojść do 2'5 m, nic więc dziwnego, że wobec tak znacznego obciążenia i rozpiętości 12 m między podporami, belka Vizendel'a od strony nabrzeża otrzymała znaczne wymiary.

Od strony lądowej, ze względów architektonicznych, utrzymano belkę Vizendel'a, lecz znacznie prostszej konstrukcji. I tu otwory belki służą oknami dla oświetlenia magazynu.

Magazyn pokryty jest dachem drewnianym systemu Pol-Stephana. Zasadniczo składa się on z dwuch części: bocznych płaskich — rozpiętości jedenastometrowej i środkowej o dźwigarach łukowych — rozpiętości dwudziestoośmiometrowej. Rozstaw dźwigarów wynosi 6 metrów. Opierają się one na łukowych dźwigarach drewnianych podłużnych, opartych na słupach żelbetowych wewnętrznych. Całość konstrukcji daje bardzo dodatnie wrażenie przy jednoczesnej lekkości.

Pokrycie dachu stanowią dwie warstwy papy na lepnik z posmołowaniem na szpunkrowem oszalowaniu. Środkowa część łukowa posiada po bokach świetliki, otrzymane przez podniesienie samego wiązania dachowego.

Ściany szczytowe wykonane całkowicie z muru wylanego, wzmocnionego filarami. Jedynie jako fundament zastosowano tamę betonową o szerokości podstawy od 2'5 m do 4'4 m.

Podłogę magazynu i ramp wzniesiono o 1'24 m nad poziom terenu, t. j. do wysokości platformy wagonu.

Odsłonięta rampa magazynu, ciągnąca się wzdłuż ściany nabrzeżnej, szerokości 4 m służyć ma do przyjmowania towarów w pierwszym rzędzie z okrętów, szybkiego ich segregowania i przewożenia do wnętrza magazynu. Konieczne

Po przeciwnej stronie magazynu, t. j. od strony lądu, gdzie ruch będzie mniej gorączkowy (ładowanie wyłącznie do wagonów) zastosowano rozsuwane bramy żelazne wysokości 3 m i szerokości 5 m w świetle. Pozostałą przestrzeń szkieletu żelbetowego wypełniono murem. Rampa tutaj jest węższa i wynosi 2 m szerokości. Większa szerokość przy ładowaniu do wagonów jest zbyteczna. Koniecznem jednak było zabezpieczenie rampy od opadów atmosferycznych przez wysunięcie drążka tak daleko, by przykrywał całą rampę i sięgał poza oś pierwszego toru.

Dla ewentualnego ładowania na samochody ciężarowe bezpośrednio z ramp, wzdłuż ścian szczytowych, do których umożliwiony jest dojazd pojazdów, wybudowano rampy szerokości 4'0 m.

Wobec rozwijającego się coraz bardziej ruchu pociągów traktorowych, trzeba było wziąć pod uwagę możność jednoczesnego, łatwego załadowywania szeregu wozów ciągnionych przez traktor. Zastosowano w tym celu z obydwu stron szczytowych magazynu sześciometrowej szerokości wjazdy, umożliwiające bezpośrednie dostanie się do wewnątrz wozów lub całych pociągów dla załadowania i rozładowania towaru w dowolnem miejscu magazynu.

Podłogi ułożono drewniane na podkładzie betonowym, gdyż praktyka wykazała, że podłogi betonowe nie znoszą niektórych towarów, zaś podłogi utwardnione jak np. stalobeton, są zbyt kosztowne. Wobec tego jedynie części narażone najbardziej na ścieranie, a więc rampy i przejazdy wewnętrzne wyłożone powłoką stalobetonową.

Dla potrzeb eksploatacji i dozoru w jednym z rogów magazynu przewidziane jest zajęcie niewielkiej przestrzeni, bo zaledwie około 240 m², pod biura służbowe, celne i kolejowe, oraz mieszkanie dozorcy.

Z wewnętrznych urządzeń i instalacji koniecznych dla eksploatacji przewidziano w projekcie dokładne oświetlenie magazynu i ramp, ustawienie wpuszczonych w podłogę sześciu wag, zaopatrzenie magazynu w szereg przenośnych transporterów na wózkach do podnoszenia towarów, szeregu wózków elektrycznych jedno- i półtoratonnowych, oraz urządzeń alarmowych przeciwpożarowych i szeregu hydrantów. Poza tem ze względu bezpieczeństwa przeciwpożarowego przewidziano pomalowanie całej konstrukcji drewnianej farbą ogniotrwałą.

Magazyn obsługiwać będzie od strony morza 8 kranów półtoratonowych o nośności 3 ton każdy, zasilanych prądem przy pomocy wtyczek. Do magazynu doprowadzonych będzie 6 torów kolejowych po trzy z każdej strony magazynu oraz droga kołowa. W ten sposób zupełnie zabezpieczona będzie obsługa magazynu pod względem eksploatacyjnym i komunikacyjnym.

Odległość pomiędzy magazynami na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych A. P. przewidziana 40 m. Poszczególne magazyny połączone będą belką Vizendel'a, wspartą na słupach, stanowiącą tor dla kół kranów. Teren między magazynami będzie zabrukowany i ma służyć do składania towarów nie obawiających się kradzieży i niepogody, oraz dla ruchu kołowego.

Projekt i budowę magazynu wykonała firma „Biuro Inżynierskie H. Jaskulski i K. Brygiewicz", która też współdziałała przy opracowywaniu danych do projektu, a w czasie budowy wywiązywała się jaknajsumienniej ze swego zadania. Obecnie w niedługim już czasie oczekujemy pierwszego transportu towarów, który ma być złożony w opisanym, choć jeszcze nie zupełnie wykończonym magazynie. Jest to jeszcze jeden dowód żywotności naszego portu, którego wyposażenie jest stale niedostateczne i ciągle wymaga nowych inwestycji.

Inż. Witold Tubielewicz

Kronika portowa

Wizyta Ministra Przemysłu i Handlu

Dn. 19/XII odwiedził Gdynię P. Minister Przemysłu i Handlu Dr. Ferdynand Zarzycki, który przybył celem zaznajomienia się z pracą polskich przedsiębiorstw żeglugowych.

Tymczasowa Rada Portowa

Dn. 1/XII r. ub. odbyło się miesięczne posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej, na którem rozpatrzono ostateczny projekt rozporządzenia o morskich opłatach portowych, przedyskutowano sprawę zagadnień celnych w porcie, oraz regulaminów dla komisyj T. R. P., a następnie wysłuchano sprawozdania Komisji Bezpieczeństwa.

Komisja Celna.

Dn. 17/XII odbyło się posiedzenie Komisji Celnej, powołanej przez T. R. P. dla zbadania zagadnień celnych, omawianych na posiedzeniu Rady w dn. 1/XII.

Prace budowlane w porcie

Wysoka stosunkowo temperatura w grudniu umożliwiła kontynuowanie wszystkich rozpoczętych prac budowlanych w porcie (p. poprzednie zeszyty „Wiadomości Portu Gdyńskiego", a przedtem „Biuletynu Miesięcznego Portu Gdyńskiego").



Winogrona hiszpańskie w magazynie portowym f. „Pantarei" w Gdyni.
Port Shed of the Firm „Pantarei" showing the spanish wine export

Organizacja importu owoców południowych

14 bm. odbył się w Gdyni Zjazd Importerów Owoców Południowych, który utworzył „Towarzystwo Importerów Owoców Południowych z o. o." z siedzibą w Gdyni. Celem tego towarzystwa jest import świeżych owoców, przy jednoczesnem eksporcie płodów i wyrobów polskich.

Towarzystwo łączy prawie wszystkich najpoważniejszych importerów z całej Polski i W. M. Gdańska.



Pierwszy transport śledzi Towarzystwa „Morze Północne"
First transport of herrings of the Company „Morze Północne" („Nothern Sea")

Inauguracja linji Gdynia — Karlskrona

Dn. 8/XII odbyła się uroczystość oficjalnego zainaugurowania linji Gdynia — Karlskrona (p. „Wiadomości Portu Gdyńskiego" Nr. 11). W uroczystości tej ze strony polskiej wzięli udział przedstawiciele władz portowych i miejskich m. Gdyni, zaś ze strony szwedzkiej szereg przedstawicieli zainteresowanych sfer żeglugowych i handlowych, którzy przybyli na S/S. „Borgholm", kursującym na nowozałożonej linji.

Wycieczka kursu pracowników M. S. Z.

Od dn. 6 do 8/XII bawiła w Gdyni wycieczka zorganizowana przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych dla szeregu pracowników tego Ministerstwa, odbywających w Warszawie specjalny kurs przeszkolenia. Członkowie wycieczki zapoznali się szczegółowo z portem i jego pracą, przyczem wysłuchali kilku referatów informacyjnych.

Pierwszy statek sowiecki w Gdyni

Dn. 11/XII zawinął do Gdyni pierwszy statek sowiecki S/S. „Proletarij", który przybył z Leningradu z ładunkiem 900 ton złomu.

Deratyzacja portu

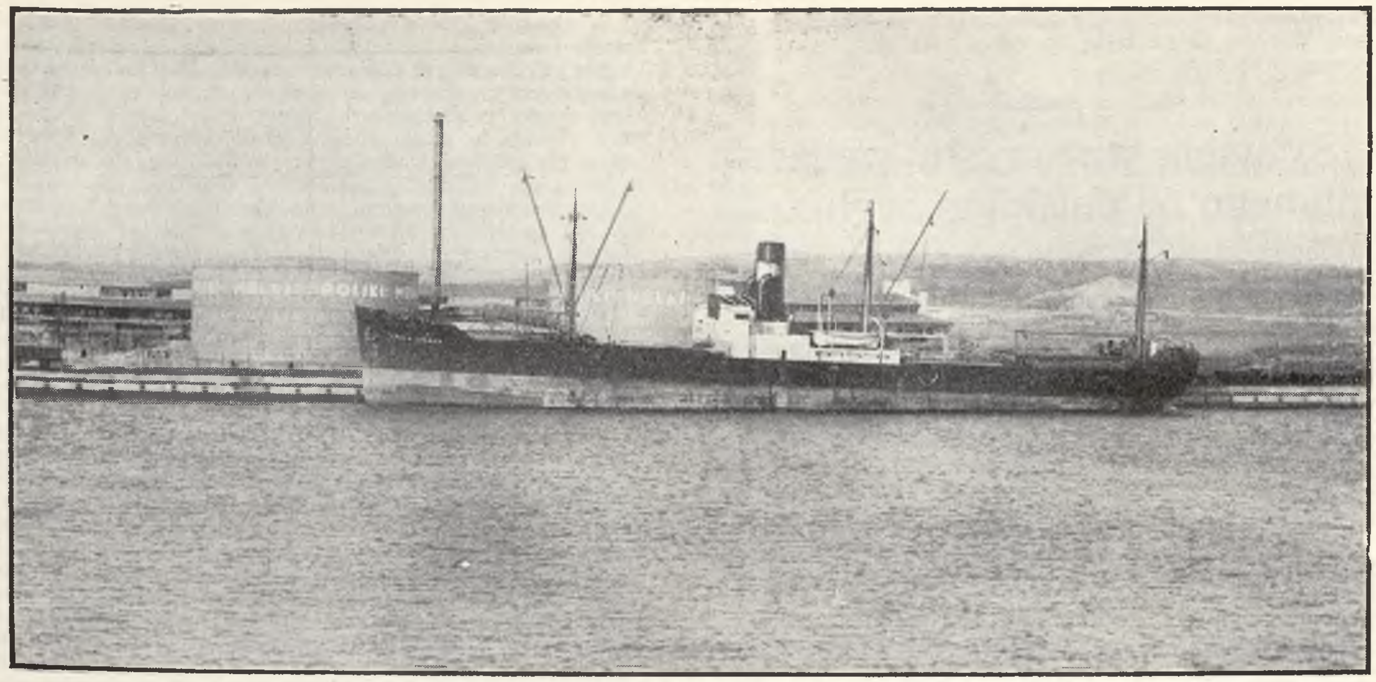
W dn. 15, 17 i 18/XII odbyła się na terenie całego portu ogólna deratyzacja wszystkich magazynów oraz lokali biurowych i mieszkalnych.

Burza na Bałtyku

W dn. od 25 do 29/XII trwała na Bałtyku gwałtowna burza z kierunku WNW, przyczem wicher w okresie kulminacyjnym burzy osiągał 12 stopni w/g skali Beaufort'a. W porcie gdyńskim nie zanotowano żadnych strat lub uszkodzeń statków, otrzymano natomiast zawiadomienie o szeregu awaryj i zatonięciu statków na morzu.

Wywóz melasy

Dn. 30/XII na S/S. „Else Essberger" został wysłany do Selxaek (Belgja) pierwszy transport melasy (1.100 t), załadowany przez firmę „Polski Melas", będącą bazą eksportową dla tego artykułu, zorganizowaną w porcie gdyńskim przez cukrownie polskie.



Zbiornik dla melasy
Tanks for molasse storage

Z Izby Przemysł.-Handlowej

Plenarne zebranie Izby.

Dn. 10 grudnia odbyło się, pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. inż. Korzona, XI. zwyczajne plenarne zebranie Izby w sali Rady Miejskiej w Toruniu, na którem uchwalono preliminarz budżetowy Izby na rok 1932, dokonano wyboru członków Sądu Polubownego Izby na rok 1932, oraz składu członków stałych komisyj izbowych jak również komisji rewizyjnej i budżetowej. Zarazem Izba w tajnem głosowaniu zamianowała nowych trzech korespondentów Izby w osobach pp.:

Dr. Bolesława Kasprowicza, dyrektora Rady Interesentów Portu w Gdyni,

Jerzego Michalskiego, syndyka Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w Gdyni,

Romana Hordyńskiego, dyrektora Łuszczarni Ryżu w Gdyni.

W dyskusji nad sprawozdaniem dyrektora Izby z działalności Izby oraz o sytuacji gospodarczej okręgu Izby w III-cim kwartale b. r. powzięła Izba szereg rezolucyj, a m. in.:

1. zwrócić się do Pana Prezesa Sądu Apelacyjnego w Toruniu z prośbą o polecenie Sądom Grodzkim, jemu podległym, aby przy udzielaniu nadzorów sądowych zapytywały uprzednio Izbę Przemysłowo - Handlową o opinję, a w szczególności, aby Izbie Przemysłowo - Handlowej umożliwiano w tych wypadkach dokładne zbadanie bilansu przedsiębiorstwa i planu sanacyjnego przez zaprzysiężonych rzeczozanwców Izby; aby Izba mogła powyższe zadania spełnić, winny Sądy udzielać jej odpowiednio dłuższych terminów dla odpowiedzi.
2. zwrócić się do miarodajnych czynników, zwłaszcza do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego o rozszerzenie kredytów średnioterminowych dla Pomorza, t. zw. kredytów wojewódzkich i to w ten sposób, ażeby z nich korzystać mógł także przemysł, a nie jak dotychczas tylko kupiectwo, rzemiosło i rolnictwo,
3. zwrócić się do Pana Ministra Komunikacji z prośbą o jaknajszybsze zrealizowanie uchwały Państwowej Rady Kolejowej co do przyznania 10-cio procentowej zniżki przy przewozie miału węglowego, do stacyj położonych w okręgu D. O. K. P. Gdańsk z uwagi na to, że większość przedsiębiorstw przemysłowych dostosowało własne paleniska do miału węglowego; pozytywne załatwienie powyższej sprawy jest obecnie tem pilniejsze, że w ostatnich czasach oferują na Pomorzu węgiel angielski po cenach loco kopalnia Górny Śląsk,

Z Rady Interesentów Portu

Wnioski na Tymczasową Radę Portu.

R. I. P. uchwaliła interwenjować za pośrednictwem przedstawcieli swoich w Tymczasowej Radzie Portu w sprawie: dzierżawy przez port lodołamaczy; organizacji holownictwa w porcie; dalszej rozbudowy hangarów; oraz zwiększenia ilości dźwigów portowych.

Sprawa wolnych składów celnych.

R. I. P. rozpatrywała nadesłany jej projekt regulaminu dla wolnych składów celnych, będący rządowym projektem odnośnej ustawy. Powołana w tym celu specjalna komisja międzyzwiązkowa zażądała daleko idących zmian projektu, nieuwzględnionego, w dotychczasowej formie, bardzo istotnych potrzeb portu.

Sprawa eksportu jaj przez Gdynię.

R. I. P. na żądanie Ministerstwa Przemysłu i Handlu wygotowała obszerny memorjał w sprawie wywozu jaj przez Gdynię, w którym stwierdzony został znaczny wzrost tego eksportu od chwili powstania Chłodni Portowej, mimo ostrej konkurencji Hamburga, Bremy i Lipska. Memorjał stwierdza dalej, że dla ściągnięcia na Gdynię całego eksportu polskich jaj do Anglji, oraz niektórych innych państw zachodnio-europejskich, konieczne są:

1) zwiększenie ilości połączeń Gdyni z portami powyższych krajów;

2) traktowanie Chłodni Portowej w Gdyni przez władze kolejowe, jako składu zawozowego,

3) zmiana polityki taryfowej P. K. P.

Rada Ubezpieczeń Portowych.

R. I. P. wystąpiła do Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej z wnioskiem o zarezerwowanie dla niej, jako dla Naczelnej Organizacji Pracodawców w porcie conajmniej jednego miejsca w Radzie Ubezpieczeń Społecznych, utworzonej w myśl rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dn. 9/X. 1931 r.

Kronika miejska

Plany rozbudowy W. Gdyni

Po reorganizacji Wydziału Technicznego prace nad uporządkowaniem i sporządzeniem planów zabudowy posunęły się w szybkiem tempie naprzód. Już obecnie całkowiecie wykonano następujące plany zabudowy dla osiedli: Chylonji, w skali 1:500, Redłowa, Witomina, Oksywia w skali 1:500, Wielkiej Gdyni — 1:25.000 oraz projekt dzielnicy reprezentacyjnej w skali 1:100, z rozwinięciem, perspektywami i modelem.

Poza pracami programowemi — urbanistycznemi, wykonano projekt hali targowej w skali 1:100 oraz projekt głównego wejścia wodociągów, projekt cmentarza centralnego i przejazdu ulicy Nr. 33.

Program działalności Komitetu Technicznego na rok 1932

W roku bieżącym opracowane zostaną plany zabudowy Zagórza, Cisowej, Nowego Obłuża, Starego Obłuża, Pogórza, Stefanowa, Pierwoszyna i Kolibek. W ten sposób

wszystkie potrzebne plany zabudowania na najbliższy rozwój Wielkiej Gdyni będą do końca roku 1932 w ogólnych zarysach opracowane.

Sytuacja przemysłu wędzarnianego na polskiem wybrzeżu

Ciężka sytuacja przemysłu wędzarnianego na polskiem wybrzeżu skłoniła Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni do zbadania istniejących warunków i powzięcia środków zaradczych, celem polepszenia warunków produkcji i zbytu

Ostatnio odbyła się w Izbie, pod przewodnictwem wicedyrektora Izby p. J. Kawczyńskiego, konferencja zainteresowanych, celem omówienia przyczyn, hamujących rozwój naszego przemysłu wędzarnianego. Oprócz przedstawicieli Izby, wzięli udział w konferencji reprezentanci zainteresowanego przemysłu delegaci Dyrekcji K lejowej w Gdańsku i Państwowego Banku Rolnego oraz naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego.

Przedstawiciele przemysłu wędzarnianego wskazali na trudności, z któremi zmuszeni są walczyć, celem zapewnienia możliwości zbytu swoich produktów na rynkach wewnątrz kraju. Wysunęli również cały szereg postulatów, które rozpatrzono i poddano obszernej dyskusji. W wyniku konferencji ustalono najważniejsze postulaty wędzarnictwa, przyczem delegaci Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku zapewnili zebranych o jaknajprzychylniejszem stanowisku Dyrekcji względem polskiego przemysłu wędzarnianego. Przewiduje się wprowadzanie nowej taryfy kolejowej, która wejdzie w życie jeszcze w okresie zimowym1932 roku. Pozatem postanowiono zaapelować również za pośrednictwem Izby Przemysłowo-Handlowej do kompetentnych czynników, celem usprawnienia połączeń pocztowych i telefonicznych Helu z krajem oraz celem uzyskania kredytów na popieranie przemysłu wędzarnianego na Wybrzeżu. Izba Przemysłowo-Handlowa, zapewniła sobie na przyszłość ścisłą współpracę zainteresowanych, i w związku z odbytą konferencją wystosowała obszerny memorjał do Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego, przedstawiając postulaty wędzarnictwa i proponując podjęcie konkretnych środków dla podniesienia produkcji wędzarń rybnych na wybrzeżu.

Polskie rybołówstwo morskie w 1931 r.

Przy rozpatrywaniu statystyki połowów za rok ub. odrazu rzucają się w oczy dwa zasadnicze okresy tych połowów: zimowy i letni. Pierwszy to czas intensywnych połowów szprotów, drugi — płastug (fląder). Te dwa gatunki charakteryzują okresy i w zależności od dobrych czy złych połowów szprotów w zimie względnie płastug w lecie — otrzymuje się wysoki lub niski roczny efekt ilościowy.

W roku ub. połowy ilościowo doszły do cyfr bardzo wysokich i stanowią rekord w ostatnich 10 latach, na co wpłynęły wyłącznie wyniki, osiągnięte w miesiącach zimowych.

Należy jednak zaznaczyć, że sezon zimowy przyniósł rybakom mniej dochodu, aniżeli letni, gdyż w zimie w 80—90% poławiano małowartościowe szproty, na które w dodatku ceny spadły do nienotowanego od wielu lat poziomu, wówczas gdy w lecie poławia się cenniejsze gatunki.

Wogóle rok ub. odznaczył się niebywałym spadkiem cen na wszystkie gatunki ryb morskich, nie wyłączając nawet łososi. Średnio płacono zaledwie połowę tego, co w analogicznych okresach ostatnich kilku lat.

Według statystyki publikowanej przez Morski Urząd Rybacki w miesięczniku „Ryba", wyniki rocznych połowów w poszczególnych miesiącach w porównaniu z rokiem 1930 przedstawiają się jak niżej:

MIESIĄC	1931 r. ilość w kg	1931 r. wartość w zł.	1930 r. ilość w kg	1930 r. wartość w zł.
Styczeń	598.900	163.400	221.650	217.160
Luty	830.820	117.950	240.820	140.390
Marzec	1,026.190	210.970	466.440	225.280
Kwiecień	179.800	263.070	256.200	342.840
Maj	158.390	137.480	132.690	214.280
Czerwiec	191.760	128.960	191.990	222.700
Lipiec	236.370	188.530	255.200	306.320
Sierpień	173.650	216.640	260.680	422.690
Wrzesień	215.640	321.430	177.500	344.050
Październik	328.180	277.860	286.320	281.800
Listopad	909.290	157.560	304.740	193.800
Grudzień	867.800	167.750	324.440	210.510
Razem:	5,716.700	2,351.600	3,118.670	3,121.820

W styczniu 1931 r. poławiano szproty, śledzie, płastugi, łososie i wątłusze. W lutym, z powodu zamarznięcia zatoki i częstych burz, rybołówstwo ulegało ciągłym przerwom. Jedynie kutry, zgrupowane na okres zimowy w porcie helskim, mogły swobodnie wyjeżdżać na połowy, a ponieważ przy brzega h znajdowało się dużo szprotów, których połów nie sprawiał trudności, przeto ilość tej ryby dochodzi w lutym do 95% całej miesięcznej zdobyczy. Innych gatunków prawie nie łowiono. Podobny stan trwał i w ciągu marca. Dopiero w kwietniu nastąpiła pewna zmiana. Na pierwsze miejsce w połowach wysuwają się dawno oczekiwane przez rybaków łososie, pozatem ukazały się śledzie, dalej rozpoczęto połowy płastug i ryb słodkowodnych.

Maj i czerwiec zaliczają się do miesięcy najuboższych w rybę. Połowy łososi kończą się, a połów płastug zaledwie rozpoczyna się. Wprawdzie ukazują się wiosenne ławice śledzi i wzrasta ilość ryb słodkowodnych, jednak te połowy nie dają większych wyników.

W lipcu i sierpniu główną ostoją rybactwa są płastugi (flądry), które procentowo w połowach letnich miesięcy odgrywają taką rolę, jak szproty w zimowych. Pozatem w sierpniu poława się węgorze i jesienny gatunek śledzi, oraz nieznaczne ilości węgorzy-, makreli i ryb słodkowodnych.

Wrzesień i październik zaliczają się do najkorzystniejszych miesięcy w roku. Jeszcze dobrze poławiają się płastugi; sezon węgorzy jest w połowie, śledzie trzymają się jeszcze wód przybrzeżnych, a jednocześnie ukazują się przejściowe ławice jesiennych szprotów. Ogólny wynik tych miesięcy, jakkolwiek ilościowo nie dochodzi do cyfr wysokich, daje wcale dobry zarobek rybakom.

W listopadzie i grudniu rybołówstwo przybiera charakter zimowy. Pojawiają się czasowo szproty, rozpoczyna się połów łososi; jest to również okres najintensywniejszych połowów wątłuszy (dorszy).

Przejdźmy teraz do omówienia charakterystyki połowów poszczególnych gatunków, wymeinionych w tabeli poniższej:

GATUNEK	1931 r. ilość w kg	1931 r. wartość w zł.	1930 r. ilość w kg	1930 r. wartość w zł.
szproty	4,088.100	416.900	1,454.220	414.730
płastugi	917.200	544.200	917.200	985.800
śledzie	184.500	143.300	259.700	265.430
węgorze	127.900	413.400	106.070	439.690
łososie	81.200	444.600	81.230	586.470
wątłusze	165.200	120.100	148.370	152.820
węgoryczyca	55.000	55.000	44.280	64.360
słodkowodne	86.000	130.400	103.100	196.900
inne	11.600	33.700	4.530	15.600
Razem:	5,716.700	2.351.600	3.118.700	3.121.800

Na pierwszym miejscu widzimy s z p r o t y, które w roku sprawozdawczym poławiano wyjątkowo dobrze. Ukazywały się one masowo na wiosnę i na jesieni. Początkowo łowiono je niewodami przybrzeżnemi, następnie głównem narzędziem połowu był włók, ciągnięty przez kuter. Tak wydatnie zwiększenie się połowów w ub. roku należy przypisać przedewszystkiem włókowi, sprowadzonemu do nas przed dwoma laty, który stanowi intratne narzędzie połowu i szeroko rozpowszechnił się wśród rybaków.

Drugie miejsce w połowach zajmują p ł a s t u g i. Ilość tej ryby od szeregu lat utrzymuje się na jednakowym, dość wysokim poziomie, chociaż z drugiej strony jakość ryb z roku na rok pogarsza się. Szerokie zastosowanie niszczącego włóku i intensywne połowy wyjaławiają widocznie przybrzeżne tereny, gdyż większych okazów widać coraz mniej.

Ś l e d z i e i na wiosnę i na jesień poławiano słabo. Spadek w stosunku do średnich ilości ostatnich lat dochodzi do 30—40%. Główne tereny połowu tej ryby — to wody omywające cypel helski, pozatem okolice Karwi i Dębek, jak również zatoka wzdłuż stałego lądu.

Wynik zeszłorocznych połowów węgorzy można uważać za pomyślny. Połowy te wypadłyby przypuszczalnie daleko lepiej, gdyby nie częste burze w pełnym sezonie, które wyrywały zastawione żaki, a fale unosiły nieraz bardzo daleko. Powodowało to stratę czasu i narzędzi.

Połowy ł o s o s i utrzymały się na wysokości poprzedniego roku, jednak były znacznie gorsze od ostatnich kilku lat,a szczególnie od pomyślnego 1928 roku. W wiosennym okresie tylko kwiecień był dobrym, a ilość złowionych w tym miesiącu łososi, stanowi połowę całorocznej zdobyczy. •

Wyniki połowów w ą t ł u s z y i r y b s ł o d k o w o d n y c h naogół nie wykazały większych zmian, utrzymując się na poziomie średnich z ostatnich lat. To samo można powiedzieć i o innych gatunkach. Jedynie m a k r e l a wykazała znaczny spadek w stosunku do pomyślnego 1930 roku.

B. K.

Praca P. P. „Żegluga Polska" w roku 1931

Piąty rok istnienia P. P. „Żeglaga Polska", (która rozpoczęła swą działalność w 1927 r.) przeszedł pod znakiem stale pogarszającej się sytuacji na rynkach frachtowych, co wskazywało na wstąpienie ogólnoświatowego gospodarstwa w okres ciężkiego przesilenia. Ostry kryzys ogarnął żeglugę morską na całym świecie. W początku r. b. tj. 1931 przeszło 8 miljonów ton statków stało bezczynnie w portach, gdyż nie opłacało się je eksploatować, znaczna zaś część armatorów utrzymywała swe statki w ruchu, aby tylko zachować swe przedsiębiorstwa i nie stracić rynków. Obliczają, że frachty były w 1930 roku najniższe od przeszło 40 lat, zaś w porównaniu do lat przedwojennych koszty eksploatacji wzrosły przynajmniej o 70%.

Nie bacząc na to, młoda polska marynarka handlowa, której gros zgrupowane jest w przedsiębiostwie P. P. „Żegluga Polska", zdołała wyjść obronną ręką z tej ciężkiej sytuacji — wykorzystując cały swój tonaż, dzięki wzmagającemu się, mimo wszystko, eksportowi naszych towarów. Flota P. P. „Żegluga Polska" w ostatnim roku nie uległa zmianie, składając się z 10 statków towarowych i 5 pasażerskich. Ogólny tonaż statków towarowych wynosił 31970 t DW. (Obecnie znajdują się w budowie dwa statki pasażersko-towarowe o pojemności 1400 ton każdy, które są na ukończeniu i zostaną wprowadzone na linje w początku b. roku, doprowadzając tonaż naszych statków do ca 35.000 ton).

Z tej floty 8 statków towarowych uprawiało nieregularną żeglugę, dwa zaś obsługiwały rozpoczęte z dn. 1 kwietnia 1931 r. Linje Bałtyckie:

1) Gdynia — Gdańsk/Ryga z ewentualnem zawijaniem do Libawy,
2) Gdynia — Gdańsk/Tallinn-Helsinki.

Jak i przedtem główną podstawą pracy statków towarowych w żegludze nieregularnej był w dalszym ciągu węgiel, eksportowany z portów polskich do krajów skandynawskich, portów kontynentu oraz portów Morza Śródziemnego. W roku operacyjnym 1931 statki przedsiębiorstwa przewiozły ogółem 556.895 ton różnych towarów. W szczególności przewieziono węgla 343,355 ton, fosforytów 33.789 ton, tomasyny 20.048 ton, drzewa 15.555 ton, cukru 16.665 ton, złomu 20.550 ton, rudy 48.524 ton, koksu 22.248 ton — różnych innych towarów 36.160 ton.

Linje regularne t. zw. Linje Bałtyckie, trudniły się przeważnie przewozem drobnicy. Na linji ryskiej przewieziono 13.700 ton, w tem eksportu 9.340 ton i importu 3.230 ton oraz ładunków międzyportowych 1.130 ton, przyczem głównemi towarami przewożonemi były: soda, cukier, zboże, żelazo, wyroby żeliwne, maszyny w eksporcie, oraz śledzie i drobnica w imporcie. Na linji Tallinn-Helsinki 17.710 ton, w tem w eksporcie 11.800 ton, w imporcie 4.380 ton. Na eksport złożyły się te same towary, co na linji ryskiej, natomiast w imporcie przewieziono przeważnie złom z Tallinna i Helsinek, oraz papier, karton i celulozę z Helsinek, drobnicy zaś międzyportowej 1.530 ton.

Powstanie tych linij znacznie się przyczyniło do ekspansji naszego handlu w kierunku Łotwy, Estonji i Finlandji. Oprócz tego Linje uzyskały towary tranzytowe do portów Lewantu. Towary te korzystają ze składu tranzytowego „Żeglugi Polskiej", którą w dążeniu do ułatwienia penetracji polskiego handlu na rynku Bałtyku, udziela bezpłatnego składowania towarów w Gdyni do najbliższego statku

Obecny stan floty przedsiębiorstwa przedstawia się następująco:

Statki towarowe:	S/S.	„Niemen"	5100	t. D. W.
	„	„Wisła"	5100	„
	„	„Warta"	4200	„
	„	„Katowice"	3000	„
	„	„Kraków"	3000	„
	„	„Poznań"	3000	„
	„	„Toruń"	3000	„
	„	„Wilno"	3000	„
	„	„Chorzów"	1350	„
	„	„Tczew"	1020	„
Statki pasażerskie:	„	„Gdynia"	585	G. R. T.
	„	„Gdańsk"	547	„
	„	„Jadwiga"	270	„
	„	„Wanda"	270	„
	„	„Hanka"	91	„

* * *

POLSKO - BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.) utrzymuje regularną komunikację szybkiemi okrętami między Gdynią—Gdańskiem a Londynem i Hull.

Linja ta odegrała poważną rolę w rozwoju portu gdyńskiego, przyczyniając się również do ożywienia handlu między Polską i Anglją, przewożąc pasażerów i ładunki.

W 1931 r. przewieziono z Polski do Anglji 84.000 t ładunku, przeważnie lekko psującego się, i przywieziono z Anglji 13.000 ton do Polski.

PRACA PORTU GDAŃSKIEGO

Obroty portowe w Gdańsku w m. listopadzie w stosunku do października zmniejszyły się. Przeładowano ogółem 687.125 t towarów wobec 711.039 t w miesiącu październiku r. b.

Ruch statków

listopad	1931	528	363534	524	363183
październik	1931	504	336092	499	333035
listopad	1930	543	363187	547	378950

Obrót towarowy
(ton)

Przywóz: ogółem	**51.943**
w tem:	
owoce południowe	423
kawa, kako, herbata	995
tytoń	61
śledzie	8.690
fosforyty	105
tłuszcze zwierzęce	896
skóry	637
węgiel	3.460
oleje roślinne	1.345
garbniki	1.275
rudy żelazne	24.909
żelazo i stal	1.211
Wywóz: ogółem	**635.182**
w tem:	
zboże	21.144
mąka	2.821
cukier	12.316
drzewo i wyroby	61.902
cement	465
węgiel	489.324
produkty naftowe	2.281
żelazo i tal	741
cynk	778
sole potasowe	4.731
melasa	863
koks	12.527

Dwa nowe magazyny

W grudniu zostały uruchomione i oddane do użytku dwa magazyny w wolnej strefie portu gdańskiego, t. zw. Hala Północna nr. IV, powierzchni około 5.600 m. kw. i hala na Westerplatte, powierzchni 6.000 m. kw. Magazyny te stoją u samego wejścia do portu i przeznaczone są dla ładunków drobnicowych.

Eksport węgla do Francji

Mimo stagnacji na rynku frachtowym, zaznaczyło się ostatnio silne ożywienie w eksporcie węgla do Francji, zwłaszcza do portów Bordeaux i Rouen. M. in. zawarto umowę na dostawę do portu Rouen kilka tysięcy ton węgla miesięcznie, do końca roku bież.

Import śledzi

Do portu gdańskiego nadeszły większe ładunki śledzi z Yarmouth i Lowestoft. Zamówień z dostawą natychmiastową do Polski było stosunkowo mało, natomiast sprzedawano towar przeważnie z terminem dostawy na koniec stycznia i początek lutego.

*) W budowie s/s. „Śląsk" i „Cieszyn" po 1400 ton DW. każdy.

RYNEK FRACHTOWY

Podaż ładunków w grudniu była stosunkowo bardzo słaba, wobec czego stawki frachtowe osiągane w tym miesiącu są szczególnie niskie.

Frachtowano na podstawie trzech walut, a mianowicie — skandynawskiej do Skandynawji, Ł. złotego do Kontynentu, oraz Ł. papierowego do Anglji i Morza Śródziemnego.

Stawki frachtowe na węgiel kształtowały się następująco: 2—3.000 t Stockholm, Oxelösund, Norrköping — kor. 4.30 do 4.50, 1.500—2.000 t Helsingborg — 4.30—4.40, Blekingsport, Rönnebyredd, Malmö — 4.60, 2—3.000 t Göteborg — 4.10—4.20, 3.000 t Helsingborg — 4.25, 2.500—3.000 t Oslo — sh 4/7½—4/9, Drammen 5/6—5/7¼, 1.800—2.000 t Greaker, Oslo — 6/3; 2.500—2.700 t do Kopenhagi — kor. 4.25, Aarhus — 4.50, 1.500 t Kolding — 5.50 do 5.60, 1.100—1.300 t Masnedsund — 5.80—6.—, 1.000 t Grenaa — 6.10, 800 t Kallundborg — 6.30; 4.000 t do Amsterdamu — sh. 5/— (papier), 2—3.000 t Rouen — 4/10½—5/4½ (w złocie), 2—2.500 t Nantes, La Rochelle — 6/3 (w złocie), 2—2.500 t Bordeaux, Bayonne — 6/6—6/9 (w złocie).

Stawki frachtowe do Morza Śródziemnego pozostały na podstawie papierowej. Notowano: 5—6.000 t do Włoch Zachodnich — 4/—, 7—8.000 t Wenecja lub Triest — 8/—.

Obroty zbożem były bardzo słabe. Wysyłano jedynie drobne partje, które zostały zabrane przez linje regularne.

Na rynku cukrowym zaznaczyło się pewne ożywienie. Większe transporty cukru załadowano do Holandji. Dwa statki, jeden z Gdyni, drugi z Gdańska wyszły na Daleki Wschód przy frachcie sh 14/— (w papierze).

Do Holandji płacono na wolnym rynku Hfl. 2.40 do Hfl. 2.75 „free out".

Rynek drzewny nie wykazał ożywienia. Płacono do Antwerpji sh. 23/— (w złocie) za standard; do portów Północnej Francji sh 25/— za standard; do Anglji (Hull) notowano sh 37/— za standard, do Londynu sh 36/— do 38/— (papierowych) za standard.

ROZKŁAD ODJAZDÓW STATKÓW LINIJ REGULARNYCH NA GRUDZIEŃ 1931 ROKU

Gdynia—Londyn:
S/S. „Baltonia" (PZKB) 14 i 28 stycznia,
S/S. „Rimfrost" (PZKB) 14 i 28 stycznia,
S/S. „Warszawa" (PBTO) 7 i 21 stycznia,

Gdynia—Hull:
S/S. „Łódź" (PBTO) 14 i 28 stycznia,
S/S. „Rewa" (PBTO) 7 i 21 stycznia.

Gdynia—New-York—Halifax:
S/S. „Pułaski" (PTTO) 7 stycznia 1932

Gdynia—New-Jork: (A. S. L.)
Statki odejdą 17 i 31 stycznia.

Gdynia—Amsterdam:
S/S. „Kraków" (ŻP) ca. 5 stycznia,
następny statek ca. 19 stycznia.

Gdynia—Porty Lewantu: (SOL)
Statki odejdą ca. 5, 15 i 25 stycznia.

Gdynia—Tallin—Helsingfors—Gdańsk:
S/S. „Patria" (FAAB) 9 i 23 stycznia.

Gdynia—Ryga—Lipawa—Gdańsk:
S/S. „Tczew" (ŻP) 2, 16 i 30 stycznia.

Gdynia—Kopenhaga—Porty Francji:
S/S. „Magnus" (DF) ca. 15 stycznia,
następny statek ca. 26 stycznia.

PRACA STATKÓW POLSKICH W GRUDNIU

S/S. „Katowice" — wyładował w Norrköping (Szwecja) węgiel, powrócił w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Caen (Francja), część wyładował, przeszedł do Rouen (Francja), wyładował resztę, przeszedł w balaście do Gandawy, załadował tomasynę, zawiózł do Gdyni, gdzie ładuje węgiel do Göteborga.

S/S. „Kraków" — wyładował w Stockholmie węgiel, odpłynął w balaście do Gdyni, załadował szyny kolejowe, przeszedł do Gdańska, gdzie uzupełnił ładunek; zawiózł do Amsterdamu, wyładował, przeszedł w balaście do Emden (Niemcy), gdzie ładuje węgiel do Kopenhagi.

S/S. „Niemen" — załadował w Gdyni węgiel, zawiózł do Gefle (Szwecja), wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, załadował cukier, zawiózł do Rotterdamu.

S/S. „Poznań" — załadował w Gdańsku węgiel, zawiózł do Rouen (Francja), wyładował, załadował wypałki pirytowe, zawiózł do Portershaven (Holandja), wyładował, przeszedł w balaście do Rotterdamu, załadował koks, zawiózł do Stockholmu, gdzie wyładowuje.

S/S. „Toruń" — wyładował w Gefle węgiel, załadował celulozę, zawiózł do Gdańska, wyładował, załadował węgiel, zawiózł do Stockholmu, wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Norrköping, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, po ładunek węgla do Oxelösund.

S/S. „Warta" — przybył do Amsterdamu z ładunkiem szyn kolejowych z Gdyni i cukru z Gdańska, wyładował, załadował koks, zawiózł do Odensee (Danja), wyładował, przeszedł w balaście do Gdyni, gdzie ładuje cukier do Rotterdamu.

S/S. „Wilno" — wyładował w Gefle węgiel, powrócił w balaście do Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Göteborga, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Gefle, gdzie wyładowuje.

S/S „Wisła" — wyładował w Stockholmie węgiel, załadował łój, przeszedł do Gdyni, wyładował tytoń z Rotterdamu i łój, załadował słupy telegraficzne, przeszedł do Gdańska, gdzie uzupełnił ładunek, zawiózł do Tyne (Anglja), gdzie wyładowuje.

B. — Linja Bałtycka:

S/S. „Chorzów" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże z Gdańska i Gdyni do Tallina i Helsingforsu.

S/S. „Tczew" — odbył dwie przewidziane rozkładem jazdy, podróże z Gdańska i Gdyni do Parnawy i Rygi.

POLSKO BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE

A. — Linja do Londynu:

S/S. „Premjer" — odbył z przewidzianych rozkładem jazdy podróży jedną, przewożąc do Londynu pasażerów, oraz bekony, szynki, jaja, bławaty i t. d., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę. Następnie przeszedł do Gdańska, celem odbycia remontu.

S/S. „Warszawa" — po ukończeniu remontu odbył jedną podróż, przewożąc do Londynu pasażerów, oraz bekony, szynki, bławaty i t. d., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę.

B. — Linja do Hull:

S/S. „Łódź" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże, przewożąc do Hull bekony, szynki, jaja, bławaty i t. d., z powrotem zaś drobnicę.

S/S. „Rewa" — odbył dwie przewidziane rozkładem jazdy, podróże, przewożąc do Hull bekony, szynki, bławaty i t. d., z powrotem zaś drobnicę.

POLSKO - TRANSATLANTYCKIE TOW. OKRĘTOWE

Linja do Ameryki Północnej:

S/S. „Kościuszko" — w Gdyni, przy nab. Holenderskiem, na leżu zimowem.

S/S. „Polonja" — jak wyżej.

S/S. „P u ł a s k i" — dnia 6/XII przybył do New-Yorku, wylądował pasażerów, wyładował pocztę i towary. Dnia 8/XII po zaokrętowaniu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów, odpłynął z New-Yorku, przez Halifax, gdzie zaokrętował pasażerów i uzupełnił ładunek, do Kopenhagi, dokąd przybył dn. 20/XII, wylądował część pasażerów, wyładował część poczty i towarów i tegoż dnia odpłynął do Gdyni. Dn. 21/XII przybył do Gdyni, wylądował pasażerów i wyładował pocztę i towary.

TOW. „POLSKAROB"

S/S. „R o b u r III" — odbył 4 podróże do portów: Göteborg i Oslo (3 razy).

S/S. „R o b u r IV" — odbył 3 podróże do portów: Göteborg, Stavanger i Stockholmu.

S/S. „R o b u r V" — odbył 2 podróże do Oslo.

S/S. „R o b u r VI" — odbył 3 podróże do portów: Göteborg, Oslo i Ystad.

TOW. „POLRYŻ"

S/S. „K o p e r n i k" — unieruchomiony w porcie gdańskim.

IMPORT OWOCÓW SUSZONYCH PRZEZ GDYNIĘ

Na początku jesieni ubiegłego roku właściciele firm „Józef Fetter" w Warszawie, Łodzi i Gdańsku założyli na terenie Gdyni firmę przemysłowo-handlową pod nazwą „Józef Fetter Gdynia Sp. Akc."

Działalność nowego przedsiębiorstwa na terenie portu gdyńskiego ogranicza się narazie do importu suszonych owoców, przeważnie śliwek kalifornijskich, oczyszczania tychże i zestawiania łącznie z krajowemi suszonemi jabłkami mieszanek owocowych, które w specjalnem opakowaniu rozchodzą się po całym kraju.

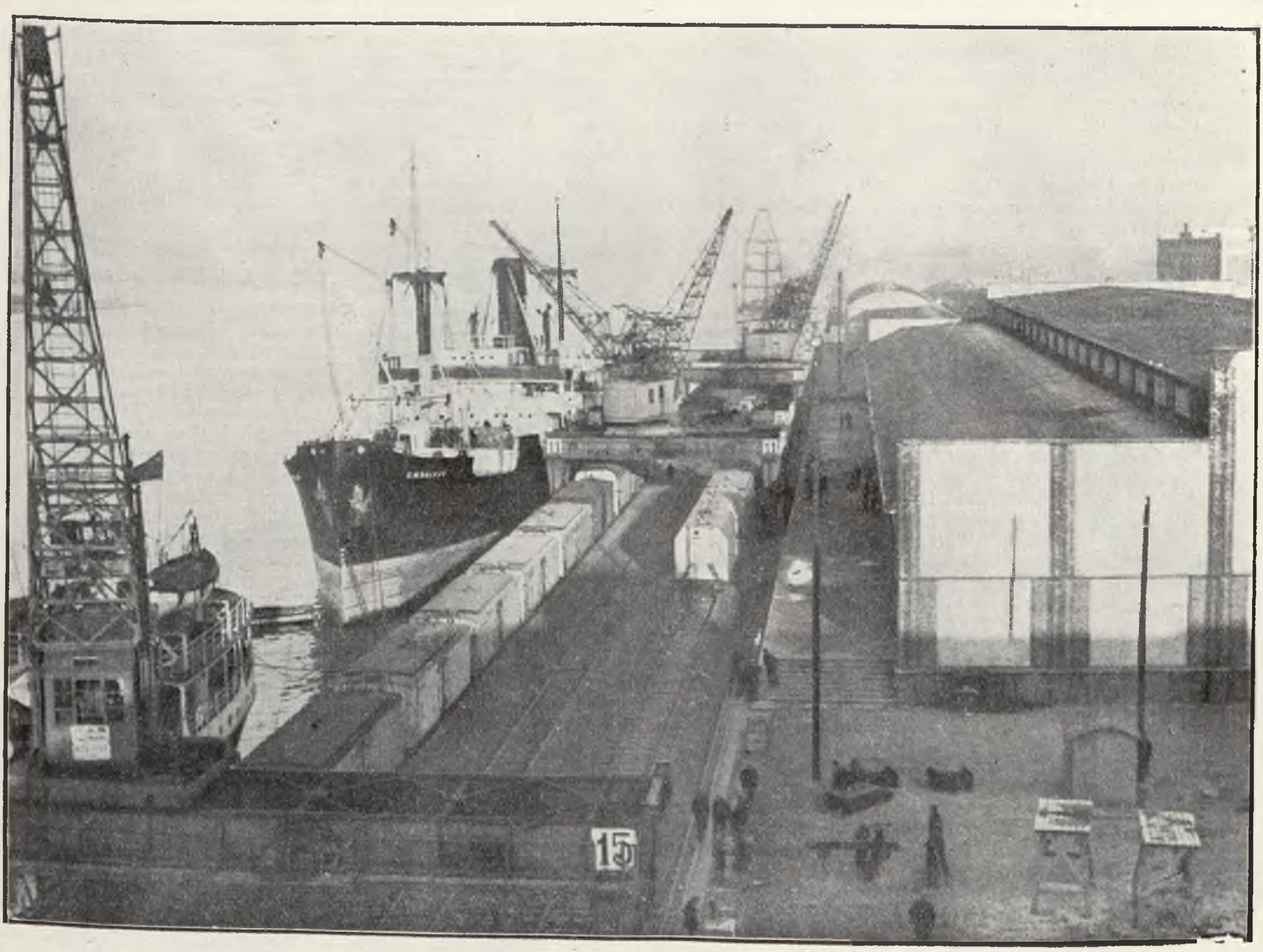
Skromne prowizoryczne budynki, mieszczące się w Porcie pomiędzy Cukroportem a American Scantic Line, tętnią już pracowitem życiem. Należy tu szczególnie podkreślić, iż właściciele firmy zaprowadzili w swym zakładzie najnowocześniejsze urządzenia techniczne w szczególności maszyny do pakowania, gwarantując higjenę przerobionego towaru.

Niewątpliwą zasługą firmy jest skoncentrowanie w przeciągu kilkumiesięcznej pracy prawie całego importu owoców suszonych z U. S. A. przez Gdynię, które dotychczas sprowadzane były do Polski z Kalifornji przez Wiedeń i Gdańsk via Hamburg. Import tych towarów przez Gdynię wykazuje już około 2.000 ton. Przy przerobie zatrudnionych jest około 60-ciu robotników.

Jeśli się weźmie pod uwagę wysokowartościowość tego towaru, zrozumiemy dopiero czem jest dla Gdyni jako portu taki duży ładunek, który dalej wzrośnie w miarę powiększania się pojemności rynku, skurczonego obecnie przez kryzys. Produkcja bowiem części już rozbudowanej pozwala przy 8-mio godzinnym dniu pracy i pełnem zatrudnieniu robotników przerobić około 8.000 ton owoców suszonych rocznie.

Mimo kryzysu, który w dziedzinie tej produkcji dał się również dotkliwie we znaki, firma przystępuje na wiosnę r. b. do budowy magazynów, hali maszynowej oraz pomieszczeń dla biur na przestrzeni między Cukroportem a American Scantic Line o łącznej powierzchni ca. 2.500 m².

Przez magazyn ten skieruje firma gros importu towarów kolonjalnych, kierowanych dotychczas innemi drogami do kraju. Zaznaczamy w nawiasie, że firma Józef Fetter jest największym importerem towarów kolonjalnych w Polsce.



Praca przed hangarem portowym nr. 3
Works in front of the Port Shed nr. 3

by Dr. G.

THE ACTIVITY OF THE PORT IN GDYNIA

(ABREVIATED)

No doubt Gdynia is at present a big and important port on the Baltic Sea. With regards to absolute numbers the last year traffic retourn shows, that only 4 other european ports, i. e. Hamburg, Rotterdam, Antverp and London are ahead of this very young port. During her short activity, Gdynia has gone ahead of a large number of old ports, such as Koenigsberg, Stockholm, Kopenhagen, and all other Scandinavian ports, also Hull, Bordeaux Venice, Trieste and many others. Looking at the variety of the yearly imported and imported goods, Gdynia shows a big progress, especially in the last operating year. At present the port of Gdvnia can not be called a „coal port", there are a great many other commodities passing over the port, especially during the past year.

The foolowing table of statistic shows the increasing activity of Gdynia in the past 9 jears, and can be considered as a historic document, showing the steady development in the construction of the port. The port of Gdynia, as an exploitation terrain, changes gradually its development and growth.

Year	Traffic (In tons)
1923	—
1924	10.176
1925	55.571
1926	404.561
1927	898.094
1928	1,957.769
1929	2,822.502
1930	3,625.748
1931	5,334.621

The first comercial vessel came to Gdynia in 1923, 8½ years ago but the work started only in the end of 1927. We can say, that Gdynia as a port, exist only 4 years and this period of time must be taken into consideration.

It is interesting to show the increasing activity of the port from one year to another, in relation to the previous year:

The increasse of port traffic.

from year	to year	in %	in absolute figures
1927	1928	118.—	1,059.675
1928	1929	44.1	864.733
1929	1930	28.5	803.246
1930	1931	47.2	1,708.873

The last year shows an intense increase in the activity of the port, independent of the worlds crisis. This fact has to be attribuated to the investments, made in the beginning of 1931. Before this date, a great pressure was laid on the construction of wharfs, breakwaters and piers, and after the investments were made, the construction of sheds, shops and cranes was more favoured. During this period the number of 4 seven tons standard type cranes was increased by 7 more, making a total of 11, allicated for shipment of coal. The number of coaling bridges of great capacity was increased by two. The 16 cranes for the handling of bulk goods, was augmented by 8 more of the same type. The building of a large shed for sugar storage (Cukroport) was finished and the Oil Mill opened their stores. The Refrigerating Plant which was constructed earlier, intensely increased her activities in 1930—1931. Those improvements increased the yearly retourn.

The tables shown on page 22—25 plainly ilustrate the growing activity of the port.

Before analizimg the traffic returns of the port, we must consider, that the augmentation of the yearly turnovers for the past years, is mainly due to gradual increase of the coal export. Other products, ammounting zo 1,000.000 tons are well established in Gdynia or shows a basis for the future. The import in 1931 in comparision to 1930 increased only 9.2% from 504.117 tons to 558.549 tons. The commodities imported were chemicals ores, scrap iron, and artificial menures.

Import.

Scrap Iron. 341.901 tons of scrap iron were imported in 1931 over Gdynia. This quantity comprises the requirements of the smelting works. The Dutch Quay is especially constructed to receive scrap iron cargoes. The construction of raiway lines is finished and several special cranes will be mounted on the quay, so that the turnover of obout 350.000 tons could be increased to 500.000 tons and easy handled. The prospects for the import of scrap iron for the future are bad. The worst time in the smelting business is yet to come due to the economical world crisis. The decrease in the import of scrap iron in past 2 months, November and December, shows, that the import in the first months of the present year will be very small.

The quantity of iron ore imported in 1931 is 50% lower as in 1930. Only 8 vessels, carrying 21.742 tons of ore, discharged at Gdynia. The discharging of ore in Gdynia is still irregular. A second crane was built in the past year for discharging of ores, but this is not sufficient. The place where ores are handled at present, is not well chosen. In the near future, a special wharf in the inner harbour will be built special cranes for this purpose fitted and it is then, that Gdynia can count on greater shipments of ores, amounting to several nun hundred of thousands tons yearly.

The same can be said about pirytes and phosphates. Both articles being of a great importance to several factories in the country, need the same handling as the ores. 3 vessels, carrying 13.076 tons unloaded in Gdynia (24.818 t. in 1930).

The import of Thomas slag and salpetre decreased immensely. The last vessel discharged in January of 1931 4.000 tons of Saltpetre, and from this time no more can be imported into Poland, due to the prohibition of import for this article, entirely substituted by polish products. Thomas slag decreased from 85.315 t. in 1930 to 71.205 t. in 1931 due to the economical crisis.

The import of rice for the year 1931 was a record for the past years. 75.286 t. of rice were discharged in Gdvnia (57.427 t. in 1928, 56.665 t. in 1929 and 46.8664 t. in 1930). The growth of the import of this product must be considerated together with the export. From the raw rice, brought to Gdynia, 21.171 t. of husked rice and 6.487 t. of rice flour were reexported, The Rice Husking Plant at Gdynia dispatched over 9.000 t of rice products by rail to foreign countries, such as Germany, Austria, Checkoslovakia and others. The growth of the import of the rice and the growth of Rice Husking Mill is due the steady increase of demand for this article. Before the creation of the port in Gdynia, the rice was considered as an imported product, but now one of the more important articles in the foreign trade. The polish oils fats industry is still importing from abroad the vegetable ols. The newly created Oil Mills in Gdynia will supply the whole polish industry with half products, by importing the raw material. The Oil Mills in Gdynia, opened in the beginning of 1931, are now in its organisation period. 2.715 t. of oil seeds were brought to Gdynia in 1931, and 1.906 t. oif ol cakes were expoerted in the same period. The world known concern Schicht-Unilever started in the end of 1931 the construction of a new plant, which can give a hope, that the traffic in this line will increase in the future.

The firm J. Fetter imports from U. S. A. dried fruits in their crude state and reexports, after sorting, washing, drying, and mixing, as a ready product.

Only in the 3 last months this company imported from U. S. A. 1.864 t. of dried fruits, which has to be considered on acconut of the nature of the product as a quite good proof its activities in this line. The import of fresh fruits through Gdynia has no importance at present, (238 t. in 1931) but in the future with the introduction of new preventive custom duties for imported fruits, as well as the construction of storage sheds, especially built for this purpose, the import trough Gdynia will increase rapidly.

Coffe (47 t. in 1931) Cocoa (95 t. in 1931) Tea (166 t. in 1931) will play a great role in the future in the development of the port of Gdynia. The concentration of tobacco import in Gdynia (4.495 t. in 1931) is the question of a very near future. Still transports from Italy and Africa are comming trough Trieste and by rail.

Salted and frozen herrings appeared in larger quantities in Gdynia in 1931 1.503 were imported and have to be considered as a trial shipment. Only the import of frozen herrings, kept in the Port Refrigerating Plant, grows steadily. The import of other kinds of herrings will augment after some storages places for this purpose are finished in the course of this year.

Cotton can be considered as a article for Gdynia. The import in 1931 was 6.063 tons. During the last year preparations were made in the port to accomodate larger quantities of this article. It was an entirely new product and soon speditors in Gdynia learned the advantage of import through Gdynia of cotton, and cotton keepers settled in Gdynia. The convenient conjuncture for cotton on the world market at present must be taken of advantagely. At present, the ports is in a position to handle the whole of the cotton import inte Poland.

There is one more article to be noted on the import list. 1.314 t. of Paper were imported and 1.730 t. reexported

in 1931 Part of this export as the polish paper, the rest of it being the reexport of this product from Finnland. This business was started by the State Steamship Co. „Żegluga Polska" Baltic Lines and has views for further development.

A small tonage of bulk cargoe was imported in 1931. The articles were Alcohol (365 t), Lard (91 t), Raw fats (419 t), Hides (249 t.), Oils (335 t), Resine 173 t), Asphalt (878 t), Rubber (148 t), Rubber goods (400 t), Olive Oil (295 t), Taning extracts (244 t), Clay (567 t), Paints (33 t), Copper (763 t), Steel and iron products (561 t), Machinery (748 t), Automobiles (588 t), Textiles (511 t).

Export.

The c o a l export in 1931 reached 4.167.048 tons, not including bunker coal (206.047 t.) This is the highest what can be reached under the present conditions and the existing conjunture, reading the work done by the port of Danzig which always will norm the activity af Gdynia. The technical possibilities of handling coal in Gdynia are not yet entirely exhausted. With the now existing technical accomodations the coal turnover can easily reach 550—600.000 tons monthly whilst the handling of this product in last months reached only 450.000—500.000 tons monthly. This shows, that the present number of cranes, destinated for coal, is still lower, than the number would be necessary, under normal conditions. There are still further possibilities of increasing the export of coal. The new year shows, that there will probably be a small decrease, rather than increase of the export to be noted, However this will hit Danzig more than Gdynia, the port being supplied with best technical accomodations, which are the property of great coal concerns.

The export c o k e in spite of foresight, increased slightly only from 8.872 t. in 1930 to 10.421 t. in 1931.

The export of g r a i n, (r y e) showed bad results. The exports started in the end of 1930. During the last 3 months of 1930 8.259 t. of rye were exported. till May 1931 and stopped, having reached the amount of 18.680 t. in the end of 1931. The port of Gdynia is nor yet prepared to receive larger quantities of grain. The only one existing silo of the Oil Mills serves for another purpose. The constrution of a large silo and storage elevators for grain is a necessity and we hope that the present year will be a year of progress in this matter.

The export of f l o u r through Gdynia shows that the port is not yet able to handle larger quantities of this product. The export reached only 155 t. in 1931 and shows the necesity of opening a free transit sphere. The export of s u g a r reached in 1931 115.529 t. compared to 89.766 t. in 1930, 23.577 t. in 1929. At present the sugar exporters dispose over 3 large sheds (18.000 sq. m. of surface) in Gdynia. The sugar takes the third place (1-rst — coal 2-nd — scrap iron) among the commodities being handled. The construction of an fourth shed for sugar storage is to be built in the course of this year. One fact has still to be noted, i. e. 22.247 t. of sugar came to Gdynia by Water trough Vistula.

An entirely new export article for Gdynia are p o t a t o e s. The export started in the spring of 1931 and reached 3.510 t. In the automn 12.062 t. were exported to England, the total amount for 1931 being 15.572 t. The Polish potatoes have up till now been exported to England thraugh German ports, and we sincerely hope, that in the comming Spring greater quantities of potatoe will be shipped from Gdynia to foreign countries.

The b a c o n export is one of the most important and recemt acquisitions. This export started in the middle of 1930 11.196 t. an in 1931 reached 51.821 t. An especially notable fact is that at present a weekly service by 3 vessels between Gdynia and England was established. The vessels sail from Gdynia, each one taking about 1.000 tons. This export is the basis for the mentioned lines and greatly animates the trade between Gdynia and England. The export of h a m s to England is still increasing. The amount in 1931 was 7.608 t. compared to 1.058 t. in 1930.

The p o u l t r y export in 1931 amounted to 326 t. there is still much more to be done in this line.

The b u t t e r export, started in 1930 (1469 t) shows a lack of organisation. The export of this article reached 1.723 t. in 1931. The export can easily be augmented as the accomodations for the storage of greater quantities in Refrigerating Plant of Gdynia are finished.

The export of e g g s shows steady progress 5.601 t. of eggs in 1931 compared to 484 t. in 1930 were exported. This is the principal product at present in the Refrigerating Plant at Gdynia. The gross of the Polish eggs export goes still via foreign ports and there is much more in this line to be done in this year.

The export of b e e t p u l p decreased from 15.196 t in 1930 to 3.702 in 1931. The experience made with this article shows that the has not any future in Gdynia.

The export of L u m b e r trought Gdynia reached 26.820 t. in 1931 15.075 t. of telegr. poles 11.745 t. of plywood and boards). The transports handled in Gdynia are still considered as trial transports. The transports are discharged on provisoric places, destinated for this purpose.

A change for the better will be the construction of a special lumber port in Gdynia, but this is planned together with the further development on the construction of the harbour. The gros of the more valuable wood products such as plywood (217 t.), veneers (66 t.), furniture (180 t.), basket wares is still exported by rail.

The same as the proceeding articles, c e m e n t was only occasionally exported trough Gdynia, the amount being 1.208 t.

The introduction and expansion on foreign markets of p o t a s s i u m s a l t s, favoured the export of this article from Gdynia, the amount reached the important tonnage of 32.972 t. in 1931 exported principally to Holland, England and Sweden.

The export of n i t r a t e m e n u r e from the State Factories at Mościce and Chorzów shows an increase fro.n 3.086 t. in 1930 to 8.909 t. in 1931. The delivers of a larger quantity of r a i l s for Holland introduced a new product in the list of the goods exported trough Gdynia and reached 10.290 tons in 1931.

Z i n c a n d Z i n c s h e e t s amounted to 15.494 t. in 1931. This article was taken away from the port of Stettin, the port of Gdynia being cheaper in competition.

An interesting article of the export though Gdynia is t e x t i l e s. The export started in 1930 and gave as result 387 t. In the past year the export of textiles amounted to 3.010 tons.

The other articles, expoted mostly as bulk cargoes from Gdynia in smaller quantities were:

Alcoholes (917 t.), Dried mushrooms (31 t.), Hides (92 t.), Shoes (246 t.), Seeds (56 t.), Fusel oil (124 t.), Steel and Iron products (966 t.), Books (127 t.), Cotton yarn (32 t.), and many others.

The review of the goods exported and imported plainly illustrates the variety and extension of the work done by the port of Gdynia, and the steady increase of his activity. The bare figures such as 4 million of coal. 100.000 tons od sugar do not say anything. To direct the export by the right and cheapest wys to foreign countries is an economical problem of the same importance as the organisation of the production.

The activity of the State Steamship Co. „Żegluga Polska" in 1931

The state Steamship Company „Żegluga Polska" existing since 1927 passed the year of 1931 under the flag of still decreasing situation in the shipping market, as a consequence of the world economical crisis. In the beginning of 1931 more than 8.000.000 tons of vessels were immobile at various ports of the world, the reason being that the exploitation cost of the operating were too high, even in comparison with the conditions before the world war. The operating costs were 70% higher and the freights were the lowest since 40 years.

The young polish mercantile fleet, the gross of which is prouped in the State Steamship Co. „Żegluga Polska", was well able to cope with this situation, owing to the increasing export of Polish goods to foreign countries.

The fleet of the „Żegluga Polska" did not change in the past year, and consists of 10 mercantile and 5 passenger units. The tonnage of the fleet was 31.970 DWT and with two vessels under construction (they will be ready in the beginning of this year) the total tonnage will amount to about 35.000 tons.

8 mercantile vessels were busy on an irregular service between various ports and two, started on 1-rst of April 1931, served on two lines, namely 1) Gdynia—Danzig—Riga event. Libau and 2) Gdynia — Danzig — Tallin — Helsinki.

The principal cargo on the irregular service was coal, exported from the Polish ports to Scandinavian countries, ports of the Continent and ports of the Mediterranean Sea. In the operating year of 1931, the vessels of the company carried over 556.895 tons of various goods in general, or 343.355 tons of coal, 33.789 tons of phosphates, 20.048 tons of Thomas slag, 15.555 tons of lumber, 20.550 tons of scrap iron, 48.524 tons of ores, 22.248 tons of coke, 16.665 tons of sugar and 36.160 tons of other goods.

The regular lines, called Baltic Lines, carried only bulk cargo. On the Riga line 9.340 tons were exported, 3.230 tons imported and 1.130 tons of carge were carried between the ports, the total being 13.700 tons. The principal articles exportted were, sugar, grain, iron, iron produts and machinery. Herings and bulk goods were imported. On the Tallin-Helsinki line 11.800 tons were exported, 4.380 tons imported and 1.530 tons of bulk goods were shipped between the ports. The same articles were exported to Tallinn and Helsinki and paper, scrap iron, carton and cellulose were brought to Gdynia and Danzig.

The organisation of the two Baltic lines greatly augmented the expansion of the polish commerce in Lettland, Eastland and Finnlad. The lines received the privilege of transit to the ports of Levant. The goods destined for Levant, are kept in the bonded stores of the „Żegluga Polska" without charges.

At present the fleet of the company is composed of the following vessels:

S/S. „Niemen" 3107 GRT, S/S. „Wisła" 3108 GRT, S/S. „Warta" 2478 GRT, S/S. „Katowice" 1995 GRT, S/S. „Kraków" 2018 GRT, S/S. „Poznań" 2017 GRT, S/S. „Toruń" 2018 GRT, S/S. „Wilno" 2018 GRT, S/S. „Chorzów" 845 GRT, S/S. „Tczew" 760 GRT, S/S. „Gdynia" 585 GRT, S/S. „Gdańsk" 547 GRT, S/S. „Jadwiga" 270 GRT, S/S. „Wanda" 270 GRT, S/S. „Hanka" 91 GRT.

Two more vessels, „Cieszyn" and „Śląsk" each of about 1.400 TDW are under construction.

POLSKO - BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWe S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.) maintains regular sailings with fast steamers between Gdynia-Danzig and London and Hull.

This Line has played an important part in the development of the port of Gdynia and also in fostering trade between Poland and England, carrying both cargoe and passengers.

In 1931 was carried a total of over 84.000 T. of cargo largely perishables, to England and over 13.000 T. from England to Poland.

Dried fruits import through Gdynia

At the second half of the last year, the owners of the firm Józef Fetter Co Ltd. in Warsaw and Lodz and the firm Józef Fetter in Danizg established in Gdynia an industrial and commercial house under the name of Józef Fetter, joint-stock Co. Gdynia Polish Quay.

The modest buildings, situated on the free ares between the „Cukroport" and the „American Scantic Line", occupy comparatively to their dealings scarcely a small part of the mentioned area an are in full activity.

The dealing of the firm in Gdynia is at present confined only to the import of fruits, especially of plums from California. The plums are rinsed, dried and inland fruits are added to them. The mixed up dried fruits are carefully packed and forwarded not only to Poland, but also abroad.

We must mention the newest machinery used for the manufacturing of products. Rinsing engines, drying places and choosing engines give the guaranty for the cleanness of goods. An infallible merit of the firm is the fact, that fruits, imported until now trough German ports, are presently sent directly from California to Gdynia.

This factory has given the employment to sixty workmen and rendered impossible the delivery of dirty fruits, forwarded in bags as a half-product, but sold at the market as first rate goods.

During the last half year the firm Józef Fetter, pointstock Co in Gdynia has worked and forwarded nearly 2.000 tons of dried fruits. Considering the first-rate quality of this article, we can understand what an importance has for the port of Gdynia a cargoe of this amount, which will increase as sonn, as the market conditions will allow the enlargment of the import.

The production at present allows to manufacture about 8.000 tons of dried fruits yearly, by 8 hours work daily and full occupation or workmen.

In the spring the firm starts with the building of a warehouse, engine hall and offices on the superficies of 2.500 sq. m. between the „Cukroport" and „American Scantic Line".

The construction of the proposed buildings finished, the firm will forward the import of the colonial goods and products to the country, which until now was done by other means. We observe that the firm J. Fetter is the largest dealer in gross of colonial products in Poland.

Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna — Redaktor: Waldemar Downarowicz

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki, Wąbrzeźno-Pom.